8e Année — N° 370. — 30 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

MACDONALD II, MONTÉ PAR J. REIFF

Vainqueur dans le Prix du Conseil Municipal

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs.
Etranger „ „ „ „ „ „ „ „ 28 „
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Une nouvelle publication Pierre Lafitte en préparation : **Jeunesse !**

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout — Fermes & Châteaux — Femina
Musica — La Vie au Grand Air
9 et 11, avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voitures lègères
10-12 HP
et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cie
INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR
108, Rue St-Maur, PARIS
Maison fondée en 1904.

Le Grand Illustré
publie chaque semaine
DES PHOTOGRAPHIES ET DES ARTICLES SENSATIONNELS
sur tous les événements intéressants qui se passent
dans le Monde entier
Le Numéro : 15 centimes.
Envoi franco d'un Numéro spécimen.
J. RUEFF, éditeur, 106, bd St-Germain, PARIS

Pneumatiques-cuir
Samson
Breveté S.G.D.G.
Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
10, rue François-Ier PARIS
Adr. Télégr. Pneussans
Téléph. 544-33
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève Londres, New-York, Vienne Milan.

Cycles
SAVING
Détenteur, avec POULAIN, des :
Championnat de France
Championnat du Monde
13, Rue Corbeau, PARIS

CYCLES Perless
PERFECTION IDÉALE
Motocyclette 3 ch. 1/2
DEMANDEZ CATALOGUE ET REPRÉSENTANT
USINES ET BUREAUX :
14, RUE DE LA VÉGA - PARIS

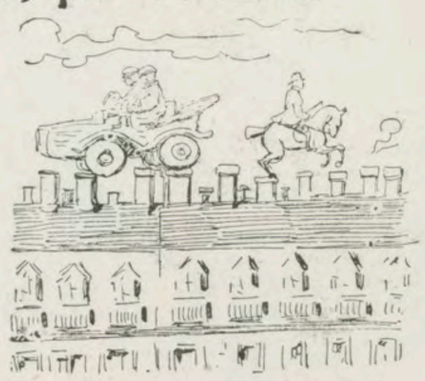
AUTOMOBILES PILAIN
17, Chemin de Monplaisir à Grange Rouge
LYON

GRAND COMPTOIR SYNDICAL DES MONTRES extra-plates de BESANÇON
Cie du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"
Envoi à l'essai de MONTRES PLATES, CHRONOMÈTRE à ancre non magnétique.
Boîte Acier 25f ; Vieil Argent 30f ; Argent 35f
Boîte Plaqué Or à 60 gr. 55 fr. ; Tout Or 135 fr.
GARANTIE 10 ANS
Chiffres PLAQUE-OR en relief fixé sur la Boîte GRATUITEMENT

La Semaine Comique, par Henriot.

— Tremblements de terre, catastrophe de chemin de fer...
— Passe, passe... il n'y a que les accidents d'automobiles qui m'intéressent : Ça me console dene pas en avoir une :

Premiers essais de chasse à courre à motocyclette.



Mon projet consiste à démolir le bois de Boulogne, à construire des maisons à six étages, mais avec des cheminées de même hauteur, de façon à ce que les cavaliers et les autos puissent se promener dessus.

— Vous serez à Paris demain soir ? moi qui n'y suis jamais allé... si je me décidais à partir avec vous, est-ce que vous me feriez payer moins cher que le chemin de fer ?

ONGUENT ROUGE MÉRÉ
SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE
Boiteries, Ecarts, Forts, Vessigons Suettes, Engorgements Nervins, Courbes
Effet gradué à volonté
Boîte avec brochure franco
10
MÉRÉ DE CHANTILLY A ORLÉANS
LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux
La Bouteille : 5f.
franco en Gare : 5f 60.
EMBROCATION MÉRÉ

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expedié franco par le LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty.

Tous ceux qui aiment la vie à la campagne
voudront lire le DEUXIÈME numéro de
Fermes & Châteaux
Ils seront intéressés, ils s'instruiront et deviendront des fidèles lecteurs de ce merveilleux et très artistique magazine.

MOTO NAPHTA

PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 fig

Imitation parfaite ayant l'éclat et la durée du vrai diamant.
Se méfier des nombreuses contrefaçons. Exiger la facture avec le nom.
DIAMANT LERE-CATHELAIN
Seules Maisons de Vente
21, Boulevard Montmartre ; 97, Boulevard Sébastopol
Catalogue B illustré franco.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

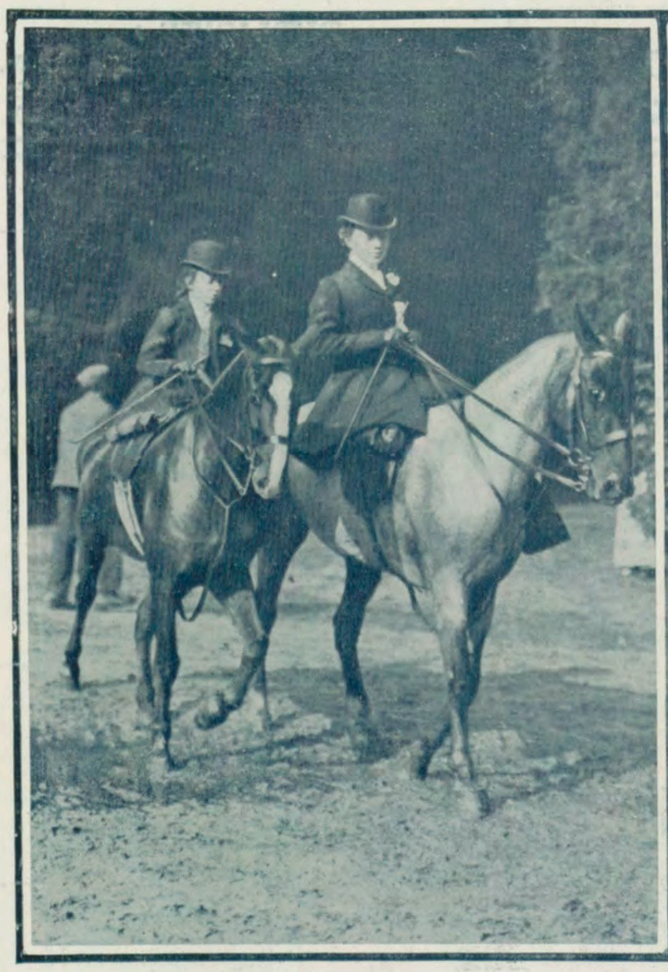
13 octobre 1905. — N° 370
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

VOYAGE DE LA REINE D'ITALIE EN AUTOMOBILE A TRAVERS LA HOLLANDE

S. M. la reine Marguerite, qui est, comme on sait, une chauffeuse fervente, vient d'entreprendre un voyage en automobile à travers la Hollande. Les populations de certaines régions des Pays-Bas étant hostiles aux chauffeurs, le gouvernement a pris de sérieuses précautions pour que rien de fâcheux n'arrive à l'auguste chauffeuse. C'est ainsi que l'automobile royale est précédée par une autre automobile ayant à son bord un guide de la région et trois gendarmes. Le 4 octobre, la reine-mère est arrivée à Leeuwarden, venant de Zwolle, après avoir traversé une région déserte de 70 kilomètres par des routes très mauvaises.

Un laisser-courre d'entraînement à Chantilly



Mlle Tardiveau.

Le duc de Chartres. La duchesse de Chartres.

LE DÉPART DE LA CHASSE A COURRE

La plupart des équipages de chasse à courre ont commencé leurs chasses d'entraînement; un des premiers à se mettre sur pied est l'équipage de Chantilly, dont le « master of hands » est S. A. R. Mgr le duc de Chartres. Aux chasses d'entraînement, les maîtres et veneurs ne portent que la petite tenue, de même que les piqueurs et valets.

LA CUREE

Après deux heures et demie de laisser courre, la meute a pris le cerf. Sous le fouet des piqueurs les chiens attendent que les valets aient dépecé l'animal; dès que la peau est levée, les piqueurs sonnent la curée et la meute se précipite pour recevoir la récompense de son travail. Le cerf a été servi (tué, en style de vénerie), au fusil par Mgr le duc de Chartres.

L'équipe des Néo-Zélandais.

Cette équipe de joueurs de rugby vient de révolutionner l'Angleterre par la série ininterrompue de ses victoires, elle compte 247 points contre 7 aux Anglais. Les Néo-Zélandais sont des hommes superbes, ils ont 1 m. 90 de taille moyenne.

La tactique des joueurs de rugby Néo=Zélandais

Est=ce une tactique nouvelle ? Les Anglais sont battus, mais pas très étonnés Les exploits des « cinq=huitièmes » Les vaincus attribuent leurs défaites à des causes naturelles

Le monde du rugby a frémi. Une équipe de la Nouvelle-Zélande est venue écraser successivement les équipes les plus cotées de la vieille Angleterre : elle a battu Bristol par 41 points à rien et Middlesex par 36 à rien, faisant en trois parties 112 points contre 4. Est-ce la déchéance définitive de la civilisation européenne?

Si cette équipe brille à tel point, il faut bien reconnaître que la valeur de ses joueurs y est pour quelque chose. Très entraînés sur le terrain et en dehors du terrain, ces hommes se révèlent capables d'exécuter sans hésitation les combinaisons les plus subtiles. La tactique de leur capitaine est aisément applicable parce que chaque équipier *sait* faire une passe et donner un coup de pied. Cette sûreté d'exécution est la caractéristique des équipes anglo-saxonnes. Nous pourrons y parvenir le jour où nous voudrons comprendre qu'on ne l'acquiert pas dans les matches, mais plutôt dans les gymnases.

Ajoutons que la constitution physique des joueurs de cette équipe à laissé rêveurs les Anglais eux-mêmes. « Ils jouent un jeu très vif, dit un critique, et plaquent d'une façon impitoyable. Il faut un homme solide pour arrêter l'un quelconque d'entre eux; et si on le prend au-dessus de la ceinture, il est absolument inutile de compter le plaquer. Souples comme des anguilles et forts comme des Goliaths, ils ne peuvent etre renversés que si on les attaque par la base : le mieux est de les arrêter le plus bas possible. »

Les Néo-Zélandais, à Chelsea, avant la partie contre Middlesex.

Middlesex a été battu par 34 points à rien. Le team de la Nouvelle-Zélande a cette disposition particulière : 5 trois-quarts au lieu de 4, et par suite 7 avants, et non 8.

La vigueur et l'habileté des joueurs ne suffit pas cependant à expliquer l'écrasante supériorité de cette équipe. Mais la tactique spéciale qu'elle a adoptée doit nous donner la clef de cette mystérieuse puissance.

Voici, en effet, la composition du team néo-zélandais, tel qu'il a joué contre Bristol par exemple :

Arrière : E. Booth; trois-quarts : W. J. Wallace, G. Smith, H. D. Thomson. Cinq-huitièmes : J. Hunter, W. Stead. Demis : F. Roberts, D. Gallaher. Avants : F. Glasgow, A. H. Casey, W. Cunningham, G. Nicholson, C. Seeling, J. Corbett, G. Tyler. Il y a là de quoi nous troubler : 1 arrière, 3 trois-quarts,

2 cinq huitièmes et 7 avants, c'est une combinaison anormale et qui nous paraît un peu surnaturelle. Notre jeune athlétisme, habitué à suivre, les yeux fermés, les Anglais, ses maîtres, se refuse à croire à une pareille audace. Elle a cette excuse que l'originalité du procédé a étonné les Anglais eux-mêmes.

En somme, il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Présentée sous cette formule mathématique, la combinaison n'est autre au fond que celle des cinq trois-quarts, dont nous avons pu juger quelques timides échantillons. C'est le renversement de l'antique procédé des 3 trois-quarts et 9 avants. Au lieu d'augmenter le poids de la melée, on la dégarnit pour renforcer les lignes arrière, qui se chargeront à peu près seules de l'attaque pendant toute la partie. Car l'adoption de ce dispositif révele un état d'âme optimiste et la décision de mener l'offensive de bout en bout. Ce que nous en avons vu chez nous, appliqué avec une hâtive maladresse, n'a pu nous donner une idée de l'opportunité de ce procédé, qui ne vaut que par la hardiesse avec laquelle on l'applique.

Une phase de la partie entre les Néo-Zélandais et Middlesex.

Un trois-quart néo-zélandais, venant de recevoir le ballon, s'apprête à faire un but sur coup tombé après une feinte de passe.

Remarquons d'abord que cette disposition n'est intéressante que dans l'attaque consécutive à la mêlée; car dans le jeu tout à fait dispersé, les Gallois nous ont montré qu'on pouvait faire jouer pour ainsi dire 14 trois-quarts. Mais, lorsqu'après une mêlée, on a 5 trois-quarts en ligne marqués par 4 adversaires seulement, en théorie la première faute de l'adversaire doit lui être fatale. Les deux schémas ci-contre exposent cette vérité d'ailleurs extrêmement simple. L'arrière, au lieu d'être un supplément de défense, se trouve avoir un homme, le dernier de la ligne adverse, à marquer spécialement. Et l'équipe attaquée se trouve alors dans la situation d'une équipe démunie d'arrière; un seul de ses hommes dépassé lui coûte 3 points, ainsi qu'un retour de passes.

Il n'y a qu'une façon de résister à cette dangereuse offensive, c'est d'adopter la même disposition. Il semble bien que les capitaines anglais n'ont pas jugé à propos de le faire et ont fait porter tout leur espoir sur le jeu de leurs avants. Habitués quelque peu à ce genre d'attaque et s'étant aperçus de la faiblesse relative des avants néo-zélandais, ils ont tenté de fermer le jeu. Ayant un homme de plus en mêlée, ils pouvaient espérer ravir le ballon à chaque fois aux coloniaux. S'ils y avaient réussi, le dispositif des lignes arrière de ceux-ci ne leur eût plus été d'aucun secours. D'adversaires invincibles ils seraient descendus au rang d'adversaires simplement redoutables.

Les capitaines anglais avaient fort bien remarqué que le jeu des avants zélandais n'est pas varié. Ils ne semblent rien connaître du jeu fermé et n'ont jamais risqué un dribbling. La défense ne semblait donc pas être en situation désespérée.

Mais voici que ces diables d'avants zélandais se sont révélés en mêlée comme les plus impudents matois qu'on ait vu de mémoire d'arbitre anglais. Etant sept contre huit, non seulement ils tenaient, grâce à une remarquable cohésion, mais encore ils s'emparaient du ballon à chaque fois, par des moyens qui ont soulevé la réprobation facilement explicable des critiques anglais : « Ils ont un grand, grand défaut, soupire l'un d'eux : C'est de ne pas lancer le ballon droit dans la mêlée et d'être constamment en faute pour « pieds levés ».

Pour comble d'horreur, leur demis jouent délibérément l'off-side. « Gallaher a coûté plusieurs coups francs à son équipe en jouant hors jeu : il lui faut un adversaire puissant, qui ait l'œil sur lui, et un arbitre à la hauteur. » Adorable malice de ces joueurs, qui ayant surtout l'avantage à la suite des mêlées, ne craignent pas autrement de multiplier les fautes qui augmentent d'autant leurs chances de vaincre!

Les capitaines anglais, s'appliquant à faire jouer correctement leurs avants en mêlée, ont dû souffrir. Mais pourquoi les arbitres n'ont ils pas sévi plus sévèrement? C'est sans doute que les Néo-Zélandais appliquent leurs trucs avec une telle subtilité que l'arbitre sent à chaque fois le frisson du doute le glacer. Il y a une manière de s'avancer un tantinet au-delà des limites de la légalité qui est bien difficile à réprimer, de même qu'il est fort malaisé de la bien pratiquer.

Les Zélandais sont gens merveilleusement habiles. Ayant cueilli tant bien que mal le ballon en mêlée, ils ont, pour en disposer en arrière, un nombre infini de combinaisons insoupçonnées. Ces petites ruses ont fort étonné les Anglais, qui en feront leur profit. Dans quelques années, nous les ébaucherons à notre tour. Mais n'oublions pas qu'elles exigent des joueurs complets et habitués à jouer ensemble.

Un des meilleurs joueurs de l'équipe coloniale, interviewé par un Anglais, lui a fait en substance les déclarations suivantes : « Vos arbitres arrêtent trop fréquemment le jeu ; ils sifflent en moyenne dix fois plus que les nôtres (!) On fait de la sorte trop de mêlées ; on y relève trop de fautes; et le spectateur non initié ne comprend plus rien. D'autre part, vos demis ont le tort de mettre le ballon en mêlée avant que les avants soient bien formés. Et ceux-ci ont la mauvaise habitude de s'effondrer pour résister au lieu de faire sortir le ballon par tous les moyens possibles.

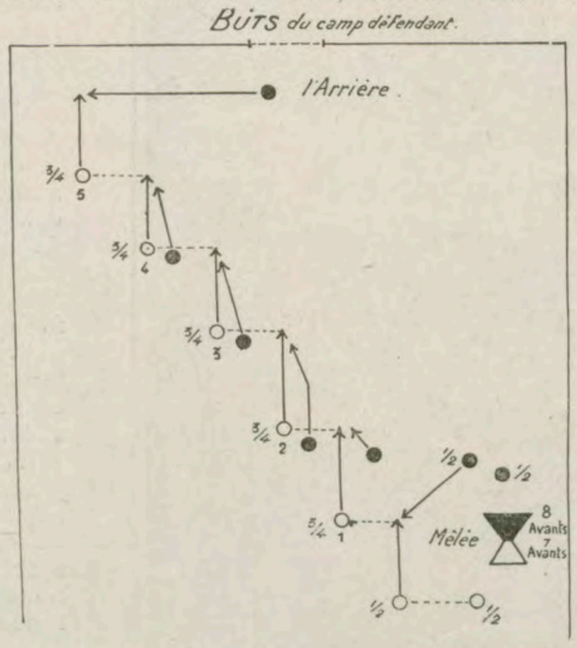
« Nos avants travaillent un peu comme ceux de l'association. Chacun garde autant que possible la même place pendant toute la partie. Ils ne cherchent qu'à donner du jeu à leurs lignes arrières. Les vôtres jouent trop le jeu fermé, qui n'est pas intéressant. Dans les équipes que nous avons rencontrées, seuls ceux de Leicester, en jouant un bon jeu ouvert, ont beaucoup gêné nos combinaisons.

« Notre jeu en arrière diffère du vôtre, en ce qu'il est plus varié et en ce que nous nous attachons surtout à avancer et à courir tout à fait droit devant nous. C'est à ces charges absolument parallèles à la ligne de touche que nous attribuons le meilleur de nos succès.

Dans son ensemble l'équipe est remarquable, avouent les Anglais. La constatation contraire serait pour eux un peu humiliante. « Pour lutter contre elle il faut adopter sa disposition c'est-à-dire 5 trois quarts, laisser les avants jouer à leur guise et espérer que leurs agissements échapperont de temps en temps à l'arbitre. »

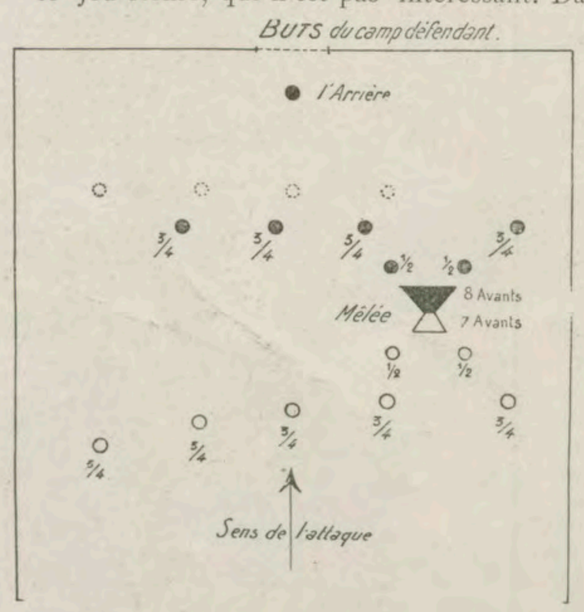
Cette critique, quelque amère qu'elle soit, est sans doute justifiée. C'est pourquoi la tactique de Néo-Zélandais ne semble pas devoir faire école. Personne ne sera plus avancé lorsque, pour y parer, tout le monde l'emploiera.

FERNAND BIDAULT.



Théorie de l'attaque avec 5 trois-quarts.

Dans cette figure, les traits pleins figurent la course, les traits pointillés, la passe. Chaque trois-quart court et passe au suivant, parallèlement à la ligne du but, quand il est gêné par un trois-quart ennemi. Le ballon avance ainsi jusqu'au cinquième trois-quart assaillant qui ne trouve plus devant lui que l'arrière. Dans la tactique ordinaire, celui-ci ne doit que renforcer ses trois-quarts ; ici, il doit marquer un trois-quart du camp adverse.



Hypothèse d'une mêlée à peu de distance de la ligne de touche.

Les assaillants sont représentés dans la figure par des cercles blancs ; les défendants, dans une première hypothèse, par des cercles noirs. Dans ce cas, le trois-quart, de gauches du camp attaquant, n'est plus marqué par un adversaire. Dans la seconde hypothèse, les défendants sont figurés par des cercles en pointillé, et alors c'est le trois-quarts de droite attaquant qui peut filer le long de la touche.

L'AUTOMOBILE DANS LES ALPES

Une côte de 38 kilomètres, montant de 1.315 mètres ⌀ Un service de voitures automobiles en montagne, ininterrompu pendant 4 mois.

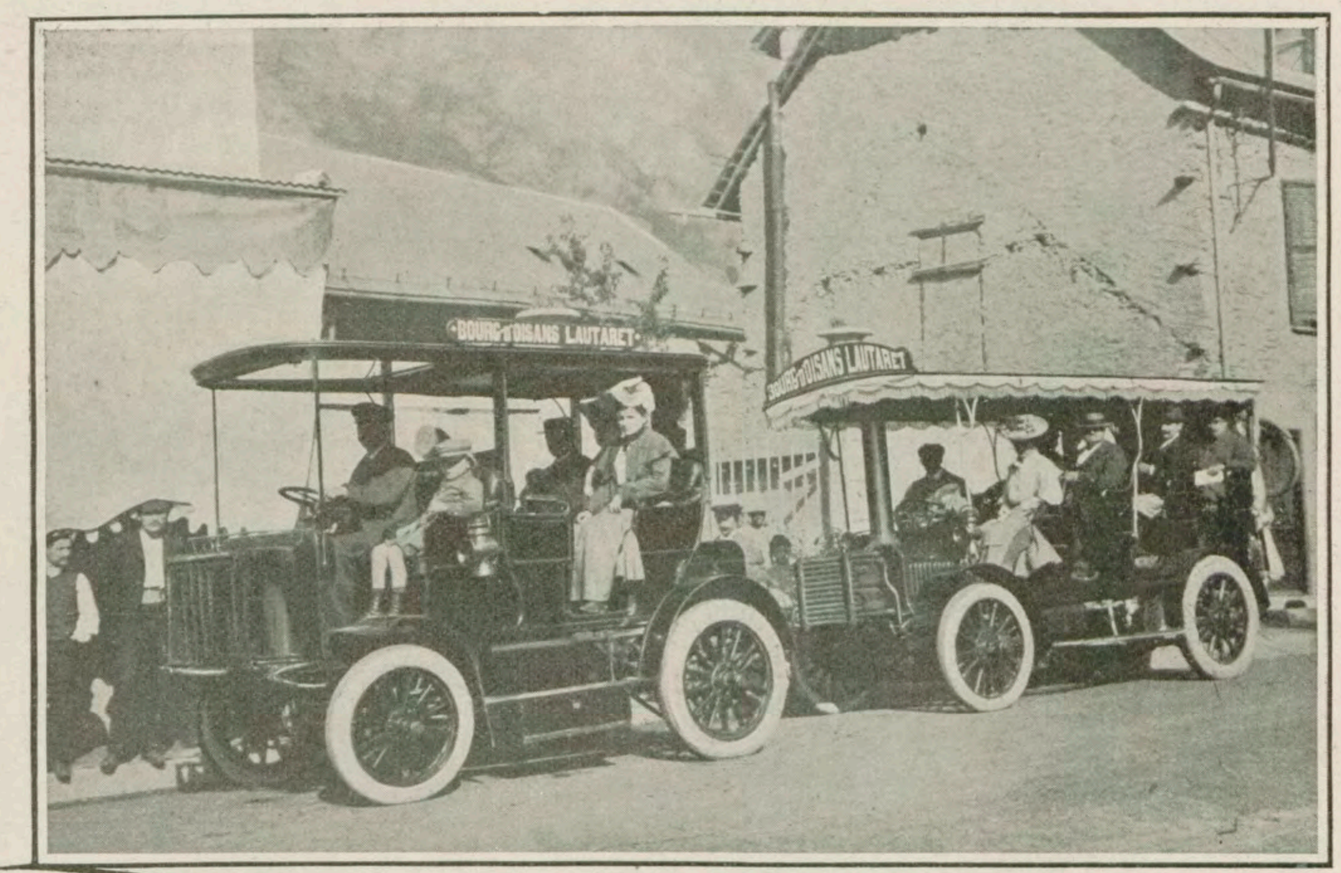
Les services publics automobiles s'affirment de jour en jour, et la plupart de nos lecteurs de retour de vacances ont pu s'en convaincre, de quelque côté qu'ils aient dirigé leurs excursions.

Parmi les services automobiles publics qui ont été inaugurés cette année, l'un de ceux dont les résultats ont été les plus probants est à coup sûr celui qui fonctionne entre le Bourg-d'Oisans et le col du Lautaret.

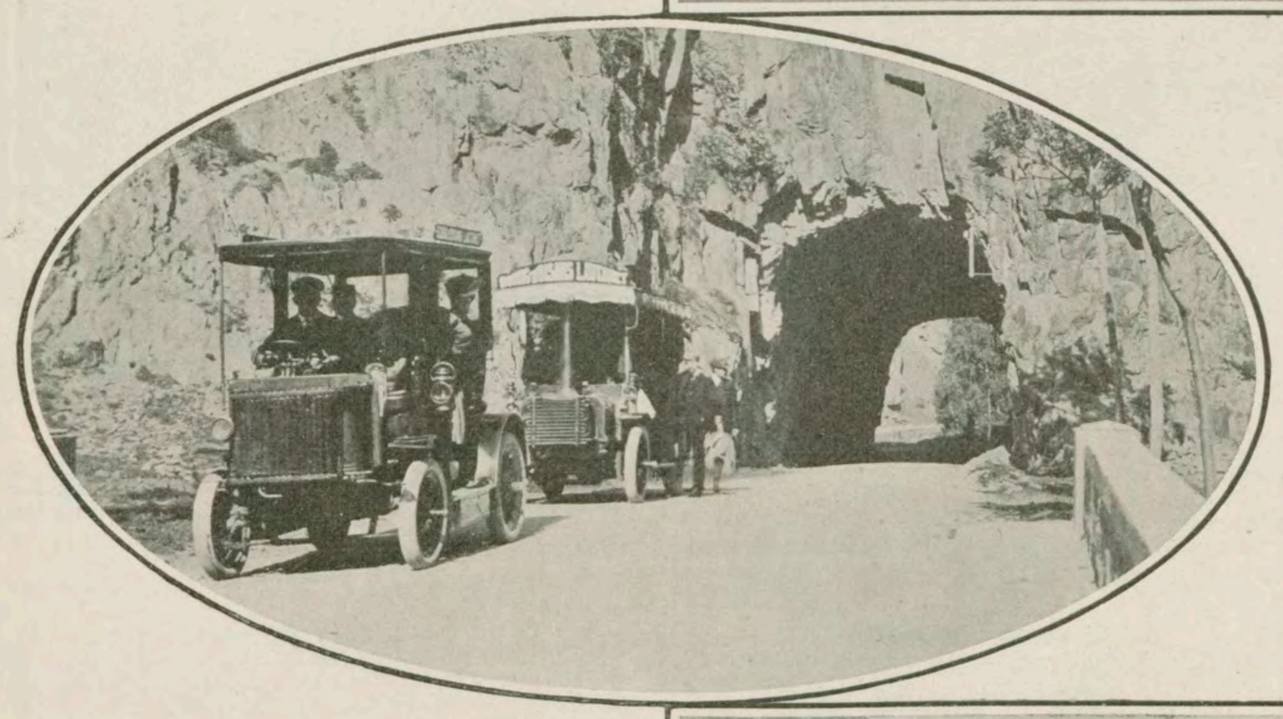
Lorsqu'on quitte Grenoble en suivant la route de Briançon, un tramway à vapeur conduit à Bourg-d'Oisans, village situé à 51 kilomètres du chef-lieu de l'Isère. A partir de ce moment, la route est à ce point accidentée que le petit chemin de fer renonce à escalader les rampes pour gagner le col du Lautaret, situé à 38 kilomètres de là, point culminant de la route qui gagne ensuite Briançon par un dernier tronçon de 25 kilomètres.

Le col du Lautaret, par sa situation merveilleuse, est le centre d'excursions recherchées par tous les grands touristes, c'est dire que lorsqu'un industriel aussi hardi qu'intelligent a eu l'idée d'établir un service automobile entre Bourg-d'Oisans et le cel du Lautaret il a trouvé dans le monde ide touristes une clientèle nombreuse qul la récompensé de son initiative.

L'expérience a été cependant peu banoas,



Les deux voitures Serpollet qui font le service de Bourg-d'Oisans au col du Lautaret.



La sortie des Goulets, sur la route, entre Bourg-d'Oisans et la Grave.

si l'on songe que Bourg-d'Oisans est à 723 mètres d'altitude, alors que le col du Lautaret est à 2.038 mètres; ce chiffre laisse à supposer quelles rampes rencontre parf is la route et quelle énergie on est en dr)it d'attendre du moteur pour accomplir un service régulier sur un pareil parcours.

L'entrepreneur, M. Bettou, ne s'est pas laissé effrayer par la difficulté; il a acheté à M. Serpollet deux de ses excellentes voitures que nous reproduisons d'ailleurs ici, et n'a eu qu'à se louer d'avoir confié aux Gardner Serpollet le soin de réaliser ce petit tour de force.

Il y a quelques jours il écrivait la lettre suivante :

Bourg-d'Oisans, 1905.

Monsieur Serpollet,

J'ai reçu, le 9 et le 10, deux de vos clients envoyés par vous, afin de se rendre compte de la marche de vos voitures. Nous leur avons fait faire des essais dont ils ont paru très satisfaits.

J'attends toujours votre visite, et j'espère bien vous voir venir assister à nos derniers jours de service, que je vais prolonger au moins jusqu'au 20 septembre, quoiqu'il n'y ait plus beaucoup de monde à transporter, et cela, pour affirmer une fois de plus la supériorité incontestable de votre marque pour effectuer un trajet aussi pénible que celui que nous faisons, aussi bien la descente que la montée. Nous aurons fonctionné presque quatre mois sans aucune panne ni accident, et sans interruption.

Recevez, etc.

Signé : Bettou.

De pareils certificats fournis par les clients sont plus instructifs assurément qu'un résultat de course isolée, car ils montrent que les voitures de type courant sortant des usines de la rue Stendhal, répondent bien aux désiderata actuels des touristes qui sont désireux d'avoir une voiture toujours prête à partir et dont l'organisme simple et robuste ne se lasse pas, quel que soit l'effort qu'on lui demande.

Max Rivière.

L'arrivée au col du Lautaret, à 2.038 mètres d'altitude.

LA SEMAINE INTERNATIONALE DE MAISONS-LAFFITTE

Certainement les honneurs de la semaine internationale ont été pour nos voisins de Belgique ; les couleurs belges ont triomphé dans six épreuves, avec April Fish, Grenaille, Chon-Kina, Lakeland, entraîné, il est vrai, depuis quelques mois seulement, à Saint-Denis, Westrem et Gant Blanc, revenu en France depuis peu de temps.

A vrai dire, aucun de ces chevaux n'a remporté d'épreuve importante ; cependant le style des victoires de certains indique que l'élevage et l'entraînement sont en très grand progrès en Belgique.

Depuis une dizaine d'années, les propriétaires belges ont fait de très grands sacrifices pour importer des étalons de prix et surtout de bonnes juments. April Fish est par Valencia, importée en Belgique pleine ; son père, Soliman, est l'excellent vieil étalon de Langé, que nous vîmes gagner la grande course de haies sous les couleurs sympathiques du doyen du turf, le baron Finot. Quand à Grenaille, elle est fille de Magistral, fils de The Bard et de Malibran, née en France, au haras de Lormoy, et qui a fourni sa carrière de courses sous les couleurs de M. Michel Ephrussi. Lakeland est un « jeune belge » ; il a été, en effet, acheté, il y a trois ou quatre mois, par un propriétaire belge, de moitié avec M. Balsan. Gant

M. Brugman.

Le propriétaire belge Brugman, dont les couleurs ont triomphé pendant la semaine internationale de Maisons-Laffitte.

Blanc, comme Lakeland, est d'origine anglaise ; il a été envoyé en Belgique pendant toute la saison, parce que la plupart des courses y sont ouvertes à tous les chevaux, tandis qu'en France les épreuves ouvertes aux étrangers sont assez rares ; il venait de gagner à Forest, sous un poids élevé, monté par Georges Stern.

L'histoire de Chon Kina est plus curieuse : Chon Kina est un vétéran des pistes : il a onze ans. Cet été, Sam Loates l'avait amené à Ostende dans l'espoir de gagner une petite épreuve ; mais le vieux fils de Sarabande avait mal couru, et Loates en fit cadeau à son neveu Heapy, qui devait s'en servir comme hack. Cependant Sharpe le remit à l'entraînement et on a pu constater que, malgré son grand âge, Chon Kina avait encore de la vitesse.

C'est avec ce Chon Kina que Heapy, le crack jockey belge, a gagné sa première course en Angleterre, il y a sept ou huit ans. D'après cet excellent cavalier a fait du chemin ; il a beaucoup de tête, une main très fine et une sérieuse énergie ; il monte aujourd'hui aussi bien que nos meilleurs jockeys anglais ou américains.

Il est très heureux que nos voisins aient obtences succès pendant la semaine internationale de Maiu sons-Laffitte. Cela les encouragera à venir plus souvent chez nous.

MARATHON AMATEURS

La course de Marathon se disputera après-demain. Nos lecteurs connaissent déjà le parcours, par les photographies qui ont paru dans la *Vie au Grand Air*. Cette année, la grande épreuve ne comporte que 30 kilomètres au lieu de 40, mais elle est hérissée de difficultés. Ceux qui ne seront pas entraînés sur les côtes auront beaucoup à souffrir, car dès les premiers kilomètres, les coureurs aborderont la terrible côte de Saint-Cloud, puis la côte de Port-Marly, qui monte à 10 o/o et même à 12 o/o et qui mesure plus de 3 kilomètres, et enfin, au retour, la côte de la Celle-Saint-Cloud.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

AUTOMOBILE

Dimanche 8 octobre.

Le mille et le kilomètre à Dourdan

TOURISTES (1 mille arrêté)

Motocyclettes tiers de litre : 1. Giupponne (Peugeot), 1 m. 19 s. 3/5.

Tri-cars demi-litre : 1. Vandelet (Stimula), 1 m. 42 s. 2/5.

Tri-cars 3 places : 1. Gaubert (Chanon), 2 m. 38 s. 3/5.

Moins de 3.500 francs : 1. Gaschet (Boyer), 2 m. 34 s. 3/5.

De 3.500 à 6.000 francs : 1. Lucien (Boyer), 2 m. 20 s. 1/5.

De 6.000 à 9.000 francs : Demmer (Boyer), 1 m. 53 s. 1/5.

De 9.000 à 14.000 francs : Chanliaud (Serpollet), 1 m. 29 s. 2/5.

De 14.000 à 18.000 francs : 1. Bablot (Berliet), 1 m. 12 s.

VITESSE (1 mille arrêté)

Motocyclettes de 50 kilos : 1. Cissac (Peugeot), 53 s. 1/5.

Motocyclettes de 50 à 250 kilos : 1. Giuppone (Peugeot) 57 s.

Voiturettes de 250 à 400 kilos : 1. de la Touloubre (Darracq), 1 m. 13 s. 1/5.

Voitures légères 400 kilos : 1. Hanriot (Darracq), 1 m. 3 s. 2/5.

Grosses voitures 650 à 1.000 kilos : 1. Earp (Napier), 53 s. 4/5.

TOURISTES (kilomètre lancé)

Motocyclettes tiers de litre : 1. Giuppone (Peugeot), 41 s.

Tri-cars de plus d'un demi-litre : 1. Vandelet (Stimula), 56 s. 2/5

Tri-cars 2 places : 1. Gaubert (Chanon), 1 m. 29 s. 3/5.

Voitures première catégorie : 1. Bailleau (Bailleau), 1 m. 31 s. 2/5.

Voitures deuxième catégorie : 1. Lucien (Boyer), 1 m. 10 s. 1/5.

Voitures troisième catégorie : 1. P. Roy II (Roy), 58 s.

Voitures quatrième catégorie : 1. Deguingand (Vinot-Deguingand), 48 s. 1/5.

Voitures cinquième catégorie : 1. Bablot (Berliet) 35 s. 4/5.

Voitures sixième catégorie : 1. Graves (Mercédès), 41 s. 3/5.

VITESSE (kilomètre lancé)

Motocyclettes plus de 50 kilos : 1. Giuppone (Peugeot), 28 s.

Voiturettes de 250 à 400 kilos : de la Touloubre (Darracq), 38 s. 4/5.

Voitures légères 400 à 650 kilos : 1. Hanriot (Darracq), 29 s. 2/5.

Grosses voitures de 650 à 1.000 kilos : 1. Earp (Napier), 25 s. 3/5.

Motocyclette de moins de 50 kilos : Cissac (Peugeot), 27 s. 3/5.

AVIRON

Dimanche 8 octobre.

Au Bois de Boulogne. — Un rameur débutant : 1. Poulain (R. C. de Paris). — Un rameur junior : 1. Collin (S. N. de la Marne). — Un rameur senior : 1. Pichard (R. C. de Paris).

COURSE A PIED

Challenge Gresser (5.000 mètres plat) : S. A. de Montrouge.

Prix Paul Champ : 1re série, 1. Racing Club de France ; 2e série, 1. Métropolitan Club.

CYCLISME

Dimanche 8 octobre.

Vélodrome d'Hiver : 50 kilomètres, entraîneurs humains, 1 Marcel Cadolle, 1 h. 29 s.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 8 octobre.

Coupe Williams : Racing Club de France bat Stade Français, 1 essai (3 points) à rien.

HIPPISME

Mardi 3 octobre

Saint-Ouen : *Steeple-chase de trois ans* (20.000 fr.). 1. Gourville (Driscoll).

Jeudi 5 octobre.

Maisons-Laffitte : *Prix Eclipse* (15.000 fr.) : 1. Belle-Fleur (Bellhouse).

Vendredi 6 octobre.

Enghien : *Prix Blaviette* (10.000 fr.) : 1. Vaillant III (L. Bariller).

Samedi 7 octobre.

Longchamp : *Critérium International* : (30.000 fr.), 1. Blue Fly.

Dimanche 8 octobre.

Longchamp : *Prix du Conseil Municipal* (100.000 fr.) : 1. Macdonald II (Reiff).

LA SOCIÉTÉ HIPPIQUE ET LES COURSES DE TUNIS

De l'avis des turfistes algériens, les meilleurs juges en l'occasion, l'hippodrome de Kassar-Saïd est le mieux installé de l'Afrique du Nord.

Le chiffre des allocations atteint cette année 63.000 francs sur lesquels 40.000 francs sont fournis avec quelques objets d'art, par les généreux donateurs suivants : S. A. le Bey, le Président de la République, le ministre de la Guerre, le resident général ; la Société Sportive d'Encouragement, 4.000 francs ; la Société des Steeple-Chases de France, 3.000 francs ; la Société de Sport de France, 1.000 francs ; la Ville de Tunis, 10.000 francs ; la Société des Stations hivernales africaines, 5.000 francs ; la Société des Théâtre et Casino municipaux, 5.000 francs et de nombreuses Sociétés locales.

Le Grand Prix du Conseil Municipal 12.000 francs, couru à Tunis le 30 août dernier et dans lequel étaient engagés 20 chevaux de Tunisie, Algérie, Malte, Italie et Marseille, est un véritable succès qui consacre, après tant d'autres, les longs et méritants efforts de la Société des Courses de Tunis.

Les courses sont regies par les règlements et codes des Sociétés d'Encouragement des Steeple-Chase, du Sport de France ; l'échelle des poids est établie suivant la moyenne des poids adoptés par la Société

Erin. Mistelle.

La tribune d'honneur du champ de course. Le deuxième cheval est le gagnant du Grand Prix de Tunis en 1905

d'Encouragement et la Société sportive d'Encouragement.

Le Comité actif a pour président le baron Fleury ; vice-présidents : MM. Proust, vice-président de la municipalité ; Bernard, colonel du 4e chasseurs d'afrique ; secrétaire, Truelle ; trésorier, Baudot ; commissaires : Berkeley, consul général d'Angleterre ; Geoffroy Saint-Hilaire, inspecteur de l'élevage, capitaine Léonard.

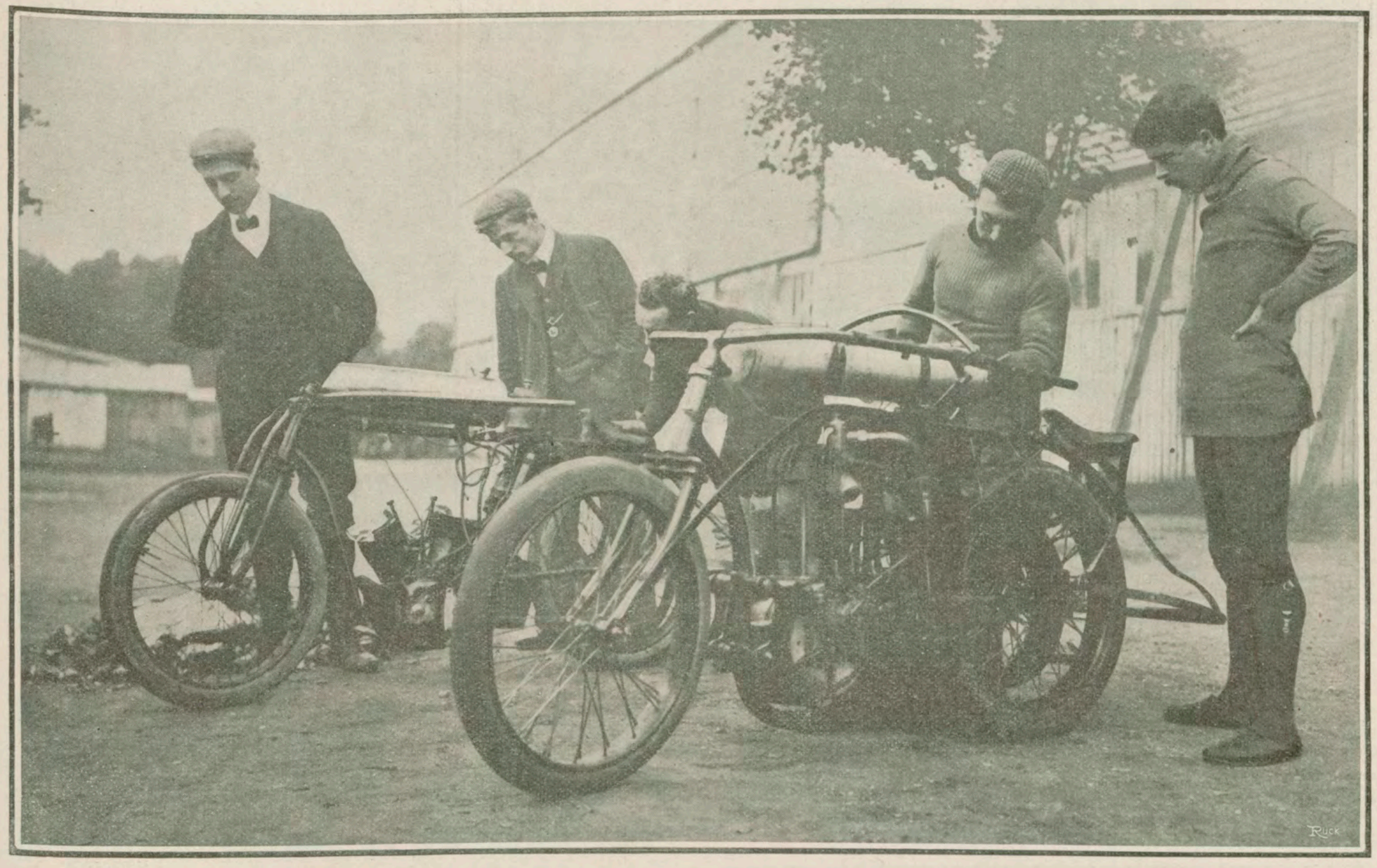
L'hippodrome situé à 6 kilomètres de Tunis, à Kassar-Saïd est la propriété de la Société et comprend trois pistes soigneusement entretenues. La piste de plat, 2.000 mètres, 20 mètres de large, enserre la piste d'obstacles, 1.800 mètres, et sert en partie à la ligne droite, 1.000 mètres.

Les tribunes sont au nombre de trois pouvant contenir mille personnes. Un paddock ombragé et fleuri de roses et de géraniums, un buffet, une écurie pour 20 chevaux complètent l'ensemble dont la gracieuse fraîcheur contraste avec la nudité des environs et l'imposante aridité du Djebel-Amar.

Le Comité peut être fier de son œuvre. Ses divers présidents lui ont fait traverser des périodes de haut et de bas, le dernier a mis la Société au point et l'a lancée de remarquable façon.

LE JIU-JITSU CONTRE LA MÉTHODE FRANÇAISE

Tous les sportsmen ont certainement été très intéressés par l'article de M. Joseph Renaud sur le Jiu-Jitsu, qui a paru dans notre précédent numéro. La rencontre entre G. Dubois et Ré-Nié aura lieu le 20 octobre prochain. Le favori de notre collaborateur est Dubois, ou plutôt il prétend que la méthode française doit triompher du Jiu-Jitsu. G. Dubois est, en tout cas, le grand favori du public ; c'est, en effet, un homme courageux entre tous, qui est doué d'une force réelle, il ne paraît pas craindre le corps à corps et estime être assez robuste pour se débarrasser de n'importe quelle prise.



Les deux machines d'entraînement.

Voici, photographiées côte à côte, la grosse et la petite motocyclettes de l'entraîneur André qui est en train de faire le plein d'huile de son réservoir. Le coureur Lorgeou attend que son engin soit prêt pour commencer son entraînement. Au second plan, deux habitués du quartier des coureurs examinent la nouvelle motocyclette à deux cylindres en V.

GROSSES ET PETITES MOTOS

Retour d'Allemagne ❧ Les coureurs français déclarent que la course avec entraîneurs derrière grosses motos n'est pas plus dangereuse que derrière les petites ❧ Opinion de Bruni, de Contenet et de l'entraîneur Marius Thé.

Il ne s'agit pas ici de donner une opinion sportive, mais de présenter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, les arguments des coureurs français qui, partis au début de la saison en Allemagne, ont eu la chance de revenir sains et saufs après une campagne qui a fait encore quelques victimes.

A Paris, même malgré les succès remportés toute l'année par les spécialistes derrière petites motocyclettes, la direction du Vélodrome, pour ces dernières réunions, a décidé de remettre en piste les grosses motos, que l'on disait, il y a deux mois encore, complètement abandonnées.

Il nous a paru intéressant de demander aux coureurs revenus d'Allemagne leur avis sur la grosse motocyclette : les dangers et les avantages de ce genre d'entraînemeut.

Contenet, ancien recordman de l'heure, recordmann des deux heures, a fait outre-Rhin une campagne assez brillante et surtout fructueuse, au cours de laquelle il n'a employé que la grosse motocyclette.

Ce que pense Contenet.

— Mais enfin, demandai-je à Contenet, croyez-vous que les avantages pécuniaires puissent compenser les dangers que vous courez journellement?

— Quels dangers? Pourquoi le danger serait-il infiniment plus grand à 85 à l'heure qu'à 70, par exemple. Soyez donc tranquille! Les accidents qui ont eu lieu auraient été semblables avec une petite motocyclette. Leander n'a pas été renversé par un entraîneur, c'est d'une chute sur la tête qu'il est mort; Huret a eu la cheville hachée par la pédale de Michael; Elkes s'est tué derrière une petite motocyclette; quant à Schmitter, son pneu a éclaté, il était à 5 mètres devant mon entraîneur, et, grosse ou petite motocyclette, je doute fort que le pauvre garçon ait pu échapper à la mort. Et puis, ne croyez donc pas à la sentimentalité des directeurs de vélodromes : on a interdit les grosses motocyclettes parce que les planches de Buffalo ne pouvaient pas les supporter; voilà tout! Le principal danger n'est pas dans les engins d'entraînement, mais dans les pistes qui ne permettent pas de faire de grandes vitesses et surtout dans les bicyclettes infiniment dangereuses qu'arrivent à se faire construire la plupart des stayers.

Avec la petite roue, qui arrive à être encastrée entre les pédales, la moindre embardée projette le coureur sur le ciment, et, ma foi, si une motocyclette, grosse ou petite, arrive à ce moment, on dira encore que c'est la faute de la motocyclette.

— Mon avis, en deux mots, le voici : Je suis à peu près le seul coureur possédant un matériel complet d'entraînement, qui m'a coûté, de fabrication et de mise au point, une quinzaine de mille francs. Au début de la saison, on supprime en France les grosses motocyclettes ; comme je n'avais pas l'intention de laisser se rouiller dans un coin des engins aussi coûteux, j'ai pris le parti de filer en Allemagne, où les courses derrière grosses motos obtiennent un succès considérable. D'ailleurs les traités que nous signons, là-bas, avec les directeurs de vélodromes n'ont que des rapports lointains avec ceux que nous signons en France. En Allemagne, la moindre garantie pour un coureur comme Bruni, comme Waltour, comme moi, est de 1.500 marcks, alors qu'à Paris on arrive à nous offrir 400 francs, qui ne peuvent pas payer nos frais d'entraînement. Je dois ajouter, du reste, que le public est infiniment plus nombreux sur les pistes allemandes que sur les nôtres.

Et, se tournant vers un Allemand qu'il a ramené d'Allemagne, il le prend à témoin de ce qu'il vient de dire.

— Vous avez renoncé au service des pacemakers français.

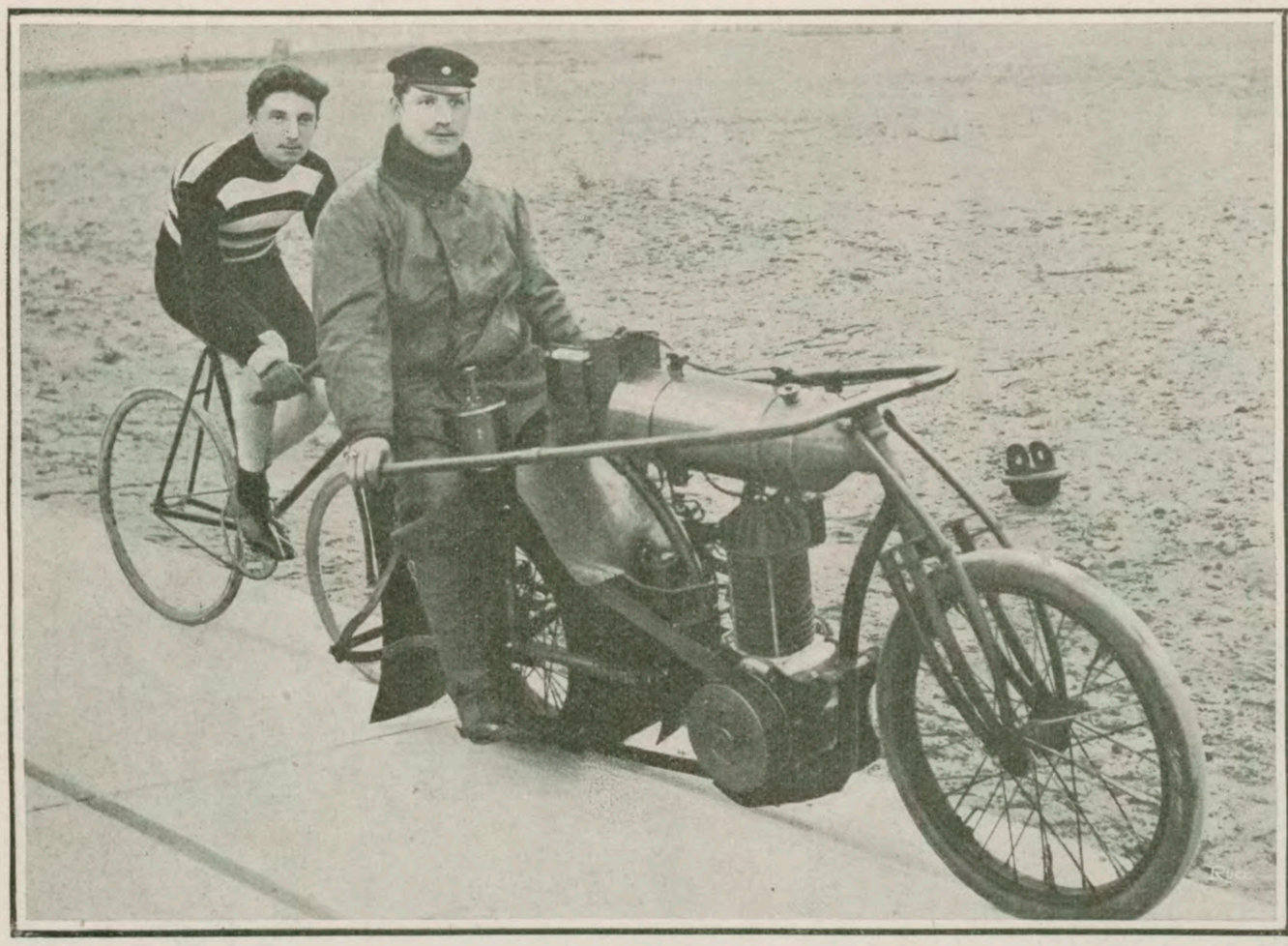
— Renoncé n'est pas exact, mais j'ai ramené d'Allemagne un entraîneur sérieux et dévoué, qui s'occupera de mes machines et qui ne me laissera pas en plan au dernier moment.

Le nouvel entraîneur qui fera ses débuts dimanche prochain, s'appelle Franz Reckzeh et possède de larges épaules derrière lesquelles le coureur doit se sentir bien à l'abri.

L'avis de Bruni.

Bruni, que je rencontre au quartier des coureurs, partage à peu près l'opinion de Contenet, mais il proteste surtout contre l'habitude qu'on a prise d'affirmer que la grosse moto supprimait le meilleur de l'effort physique.

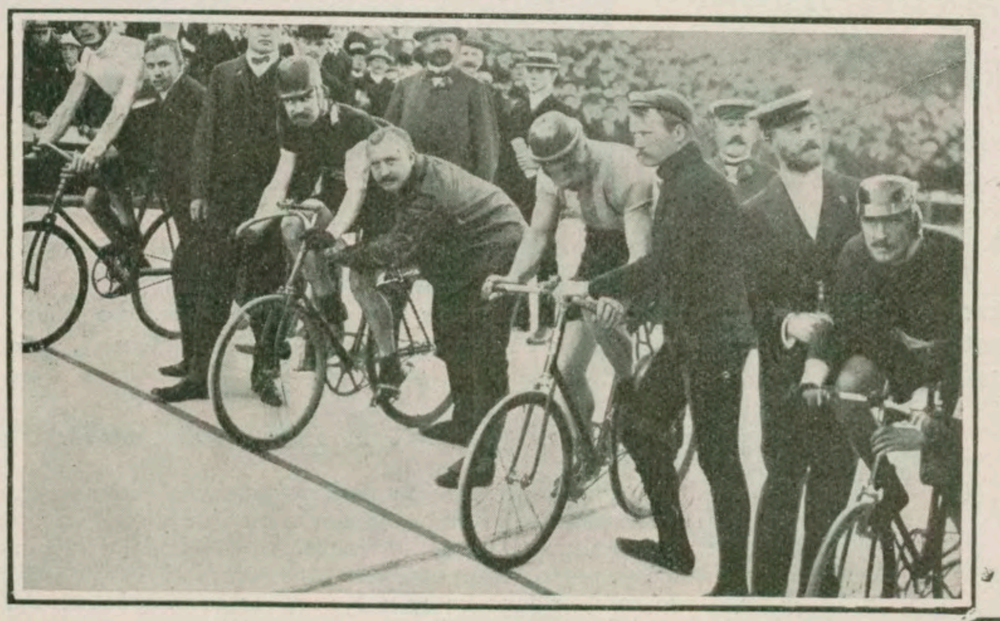
— C'est absurde. Pourquoi, derrière des machines qui peuvent arriver à marcher à 90, n'arrivons-nous péniblement qu'à couvrir 80 ou 82 kilomètres; croyez bien que c'est aussi dur et qu'on n'« en met » pas plus en marchant à 49 à l'heure derrière tandems, qu'en filant dans le sillage d'une moto à plus de 80. Et la preuve que ceux qui les emploient ne sont pas



Willy Schmitter et son entraîneur Charles Peguy sur la piste de Leipzig, où le jeune stayer trouvé la mort.

Willy Schmitter (et Charles Peguy) après la victoire de Schmitter dans la Roue d'Or du Rhin (7 mai 1905).

les moins courageux, c'est qu'ils comptent tous à leur actif de bonnes performances dans d'autres genres d'épreuves. Avant de faire du demi-fond, Contenet et moi nous trouvions moyen de gagner des courses de primes qui sont plutôt dures, Darragon a tenu en échec Pottier derrière tandem et Simar a fait des courses très brillantes derrière tous les engins d'entraînement possibles. Une autre preuve que la forme et la qualité existent, c'est que l'an dernier, bien portant, je fus imbattable



Schmitter. Guignard. Dikentmann. Contenet.

Le départ de la course de deux heux heures à Leipzig.

Cette course est l'avant-dernière de celles disputées par Schmitter.

L'essentiel est d'avoir un bon entraîneur, qui connaisse bien sa machine, et Weiss, un Allemand que j'ai ramené de là-bas, sera mon mécanicien pour la saison d'hiver. . .

Les grosses motos ne sont pas plus dangereuses que les petites, et si elles ont causé des accidents, c'est tout simplement parce que les pistes allemandes sauf deux ou trois ne sont pas bonnes ; quant à l'accident de Schnitter, il s'est produit sur une des plus belles pistes du monde et croyez bien qu'un tandem ou une moto légère aurait été au même titre un engin de mort.

L'opinion de Marius Thé.

Marius Thé, qui fut nommé le roi des entraîneurs, confirme l'opinion de Bruni et déclare qu'une grosse moto est moins difficile à conduire qu'une petite.

— De plus, ajoute-t-il, elles sont plus solides. Pour aller vite on augmente dans les petites motos la force du moteur et son poids et l'on est obligé de truquer sur le cadre, sur les autres organes si bien qu'on est à la merci d'une rupture ou d'un accident qui peut être particulièrement grave. Evidemment derrière la grosse machine et surtout à l'abri du coupe-vent, l'effort du coureur peut être moindre, mais il faut des qualités d'adresse pour filer à toute allure derrière l'engin qui vous emmène. Et puis le suprême argument est que le public est avide de vitesse et que la seule émotion qu'il ressente c'est au passage d'un coureur à l'allure rapide. Regardez après une campagne menée par les directeurs de vélodromes eux-mêmes, on arrive en fin de saison à réhabiliter les grosses motos dont on a dit pis que pendre.

Lorgeou, qui court également derrière grosses et petites machines, se plaint surtout de ne pas être fixé.

On fait des frais, on construit des motos et au dernier moment, quand on se croit paré, crac, tout change et tout est à refaire ; Lécuyer, qui part au régiment, s'était fait monter deux motocyclettes dont il n'a pas pu se débarasser. . .

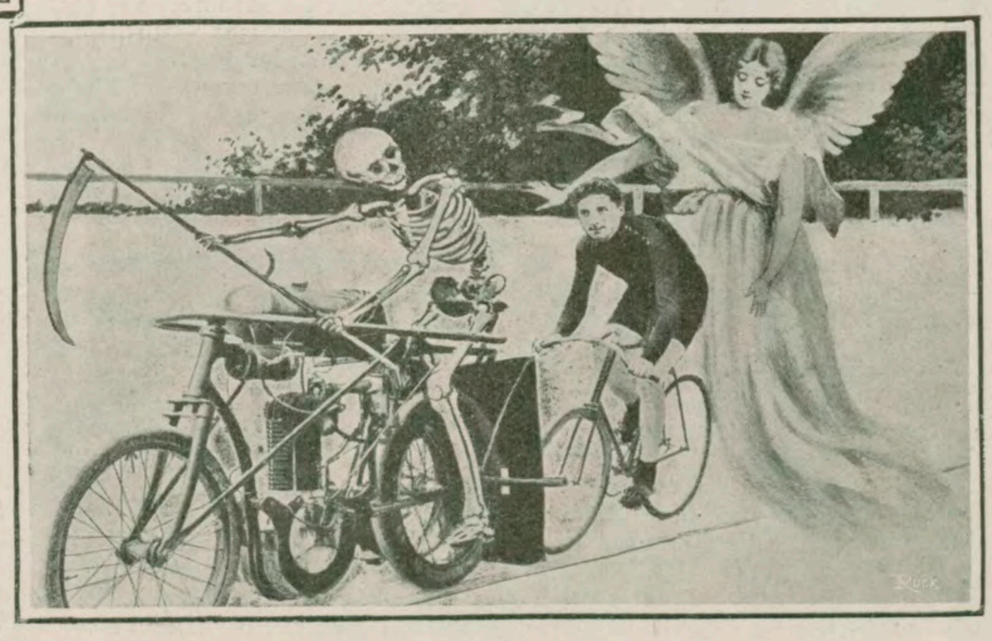
La mort de Schmitter.

A la sortie du vélédrome, Peguy l'entraîneur qui tirait le malheureux Schmitter lors de la catastrophe, est en train de faire descendre d'un camion sa motocyclette qui arrive de Leipsig ; je lui demande quelques détails sur la mort de son malheureux coureur :

— La fatalité ! le pneu de Schmitter à éclaté, une embardée, il est tombé à cinq mètres de la moto de Contenet, conduite par un Allemand, la motocyclette s'est effondrée, Contenet également. Quoi qu'on puisse dire, il était impossible d'éviter le coureur. . . Et si vous aviez vu cet enterrement, cinquante mille personnes au moins. . . Pauvre petit ! Quant aux dangers des grosses motos, quelle blague, une petite le tuait aussi sûrement.

Les lecteurs de *la Vie au Grand Air* connaissent aujourd'hui l'opinion de quelques coureurs qui ont passé tout l'été à courir derrière les grosses machines ; sont-ils convaincus ? l'essentiel, après la campagne faite toute la saison contre les gros engins, était de faire connaître, les arguments de ceux qui les défendent.

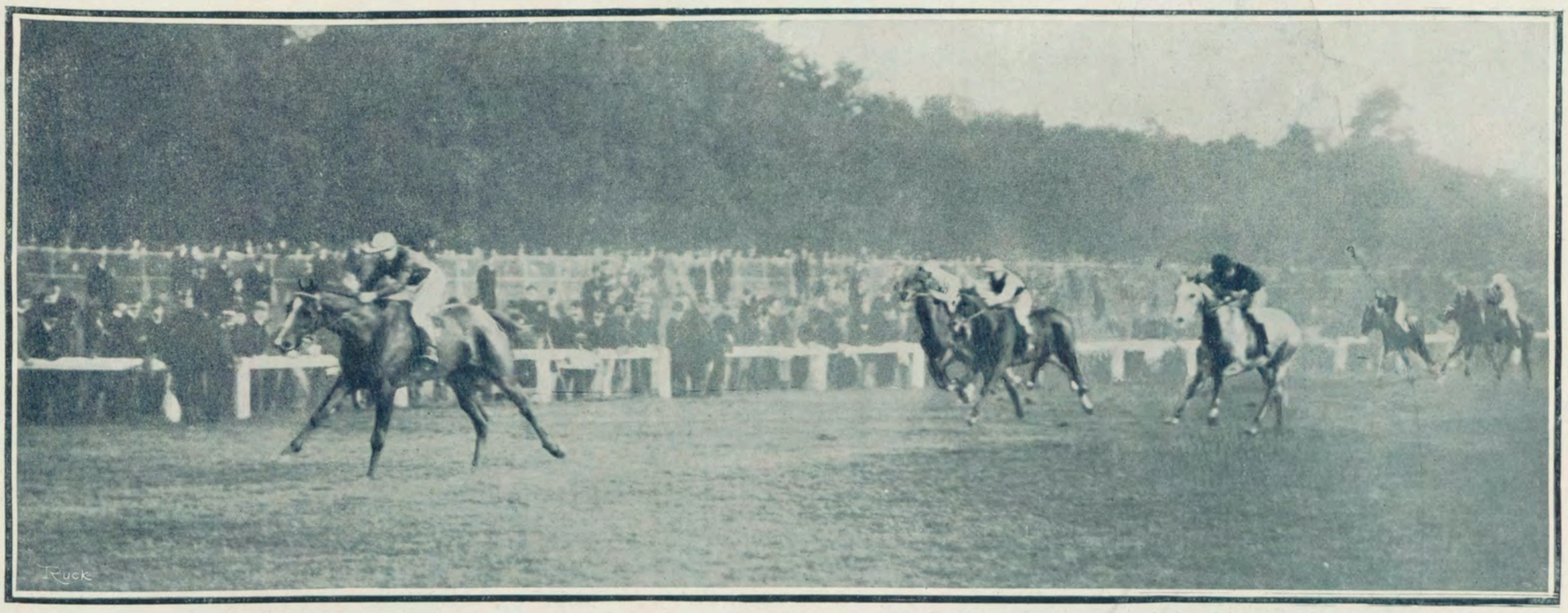
ROBERT DIEUDONNÉ.



Reproduction d'une carte postale allemande.

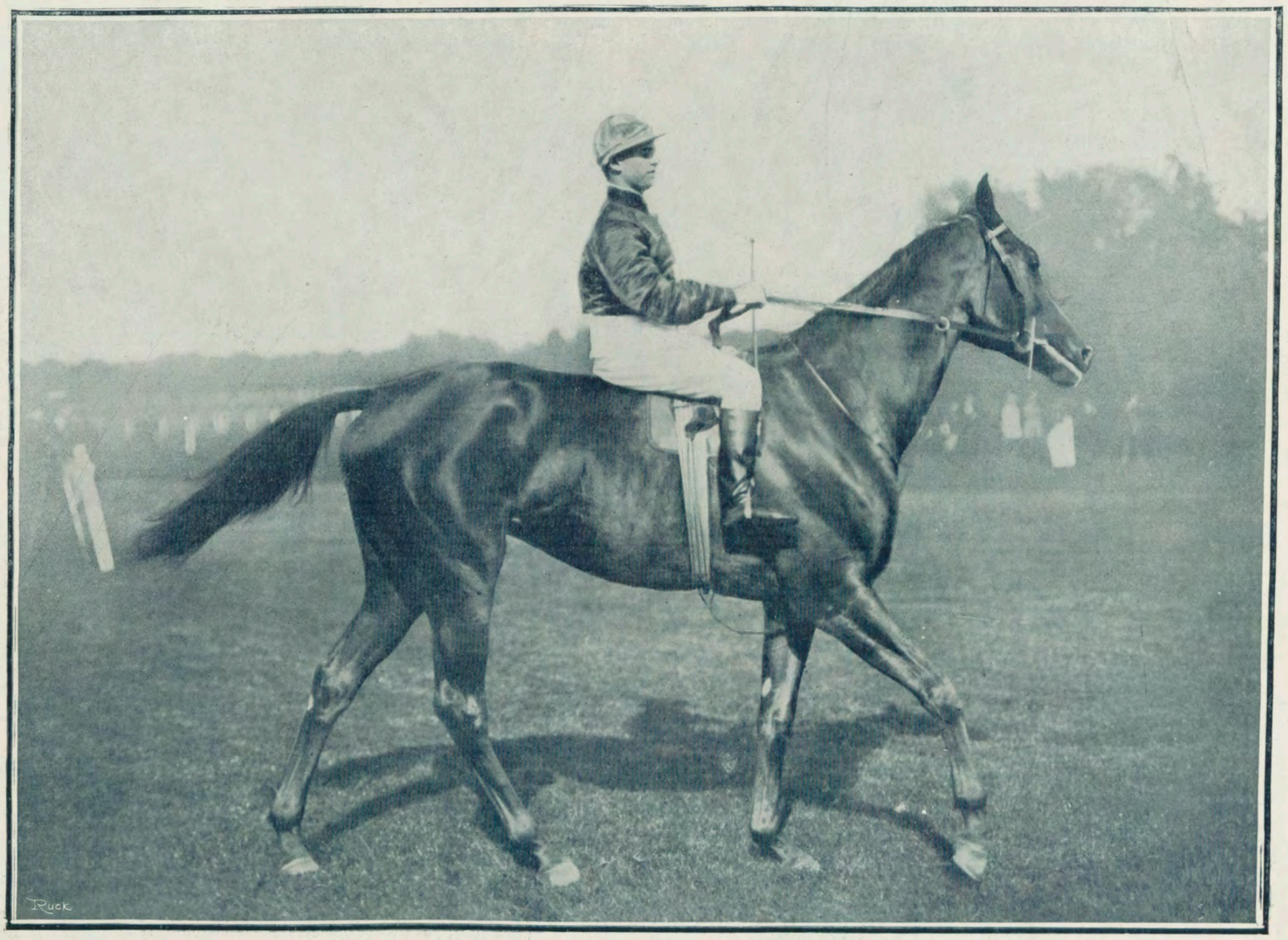
Cette carte a été vendue dans toute l'Allemagne le lendemain même de la mort de Schmitter.

LE CRITÉRIUM INTERNATIONAL



Blue Fly, par Flying Fox, à M. Ed. Blanc. (G. Stern.) — *Gamaliel*, au comte de Moltke-Hvitfeldt (A. Carter). — *Reine Juana*, à M. Caillault (J Reiff). — *Beppo*, à M. d'Ockuysen. (O'Connor.)

L'ARRIVÉE DU CRITÉRIUM INTERNATIONAL (30.500 fr. — 1.100 m.).



LA RENTRÉE DE *BLUE FLY*

***Blue Fly*, f. al. 2 ans, par Flying Fox et Bluette. Eleveur et propriétaire : M. Ed. Blanc ; entraîneur, R. Denman ; jockey. G. Stern.**

Blue Fly, une des pouliches de l'année qui a les plus beaux engagements en France et en Angleterre, a gagné facilement le Critérium International, dont l'allocation s'est élevée, cette année, à 30.500 francs.

La Vie au Grand Air

MACDONALD II GAGNANT DU PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

Le propriétaire de Macdonald II, M. Maurice Caillault.

Ancien officier de cavalerie, membre du Conseil supérieur des haras, membre adjoint de la Société d'Encouragement, propriétaire, avec M. P. de Pourtalès, d'un haras important. M. Caillault est un des plus sympathiques parmi nos propriétaires.

Le vainqueur du Prix du Conseil Municipal.

Macdonald II, *m. bb., 4 ans, 64 kilos, par Bay Ronald et Myrtledine. Eleveur, M. le prince d'Arenberg ; propriétaire, M. Caillault ; entraîneur, R. Carter junior ; jockey, J. Reiff.*

La tradition ne s'est pas démentie pour le « Municipal » de 1905. La victoire est revenue à un bon cheval, à un des meilleurs de sa génération, gagnant sous un gros poids. Macdonald a renouvelé, comme quatre ans, l'exploit d'Omnium, en 1896, et de La Camargo, en 1902. La jeune génération a dû baisser pavillon. Adam, malgré sa très haute qualité, malgré son pedigree illustre, n'a, pour ainsi dire, pas existé, et c'est très facilement que le fils de Bay Ronald a pris au fils de Flying Fox les deux longueurs qui séparaient les leaders à leur arrivée.

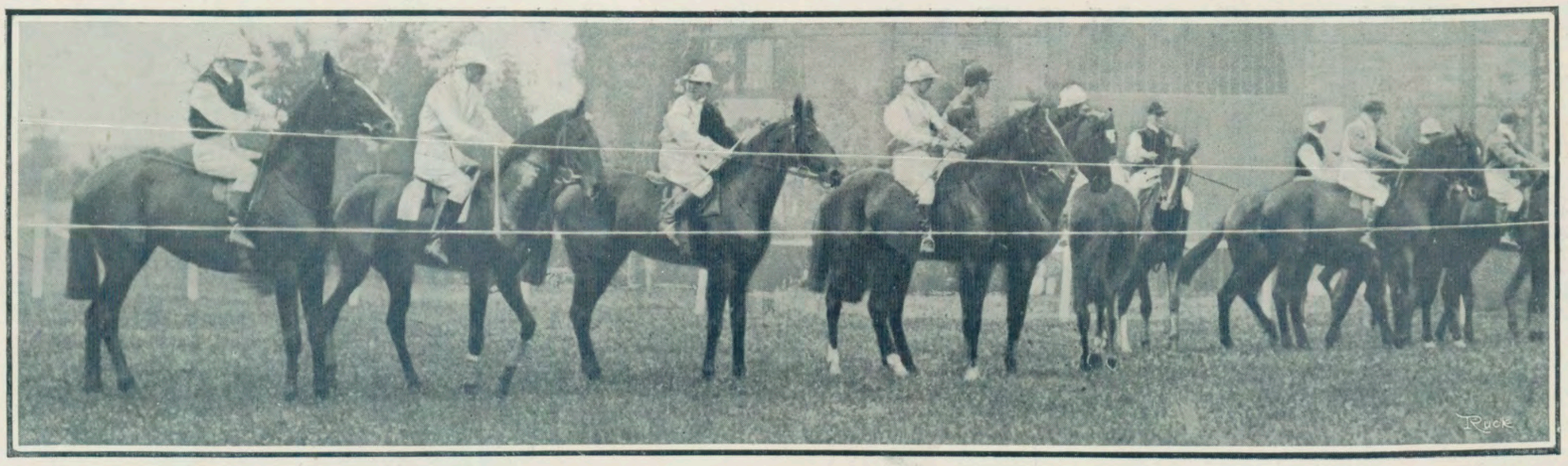
La victoire du cheval de M. Caillault est, en outre, une preuve nouvelle de la qualité de la production de 1904. Macdonald II s'était toujours montré l'égal — caractère à part — de Gouvernant ; et cependant, ces deux chevaux de premier ordre n'occupaient encore que le second rang, derrière Ajax ; mais le fils de Flying Fox et Amie était un de ces chevaux exceptionnels que l'on rencontre rarement sur le turf, aussi bien en France qu'en Angleterre.

Lorsqu'un favori est battu — et Adam avait les honneurs — j'allais dire de la cote du mutuel, on cherche toujours des excuses à sa défaite. On a dit que Stern avait abusé de son cheval ; au contraire, et il a monté exactement aux ordres, tenant le fils d'Amie dans son action et essayant deux des concurrents en cours de route. Cette tactique, étant donné le caractère d'Adam, était certainement préférable à celle qui consistait à faire une course d'attente. Adam se ressent-il de son indisposition du printemps ? Peut-être bien ; mais, en tout état de cause, je ne crois pas qu'il eût pu triompher de Macdonald II.

Il a manqué au « Municipal » de cette année d'abord des concurrents étrangers et ensuite, et surtout, le beau temps ; le mutuel et les entrées s'en sont ressentis. La suppression du pari au livre sera peut-être cause, dans les épreuves à venir, de l'abstention des concurrents anglais. Les propriétaires anglais ignorent le « mutuel » et aiment beaucoup à parier de grosses sommes sur la chance de leurs chevaux.

L'entraîneur de Macdonald II, R. Carter junior.

Il est de la dynastie des Carters ; bien que « junior », il est depuis longtemps un maître en l'art d'entraîner. Depuis quelques mois, il n'a pas eu tous les succès qu'il était en droit d'attendre. La victoire de Macdonald II dans le Grand Prix d'Automne est une juste consolation.



Un départ au starting gate.
Depuis qu'on a installé sur les hippodromes la machine à donner les départs, les entraîneurs ont dû faire un dressage spécial à leurs pensionnaires, et encore certains chevaux n'ont jamais pu s'habituer aux rubans blancs.

GOUVERNANT ET LE STARTING GATE

M. Ed. Blanc doit maudire le starting gate. Gouvernant perd un prix de 250.000 francs pour être resté au poteau, effrayé par le starting gate.

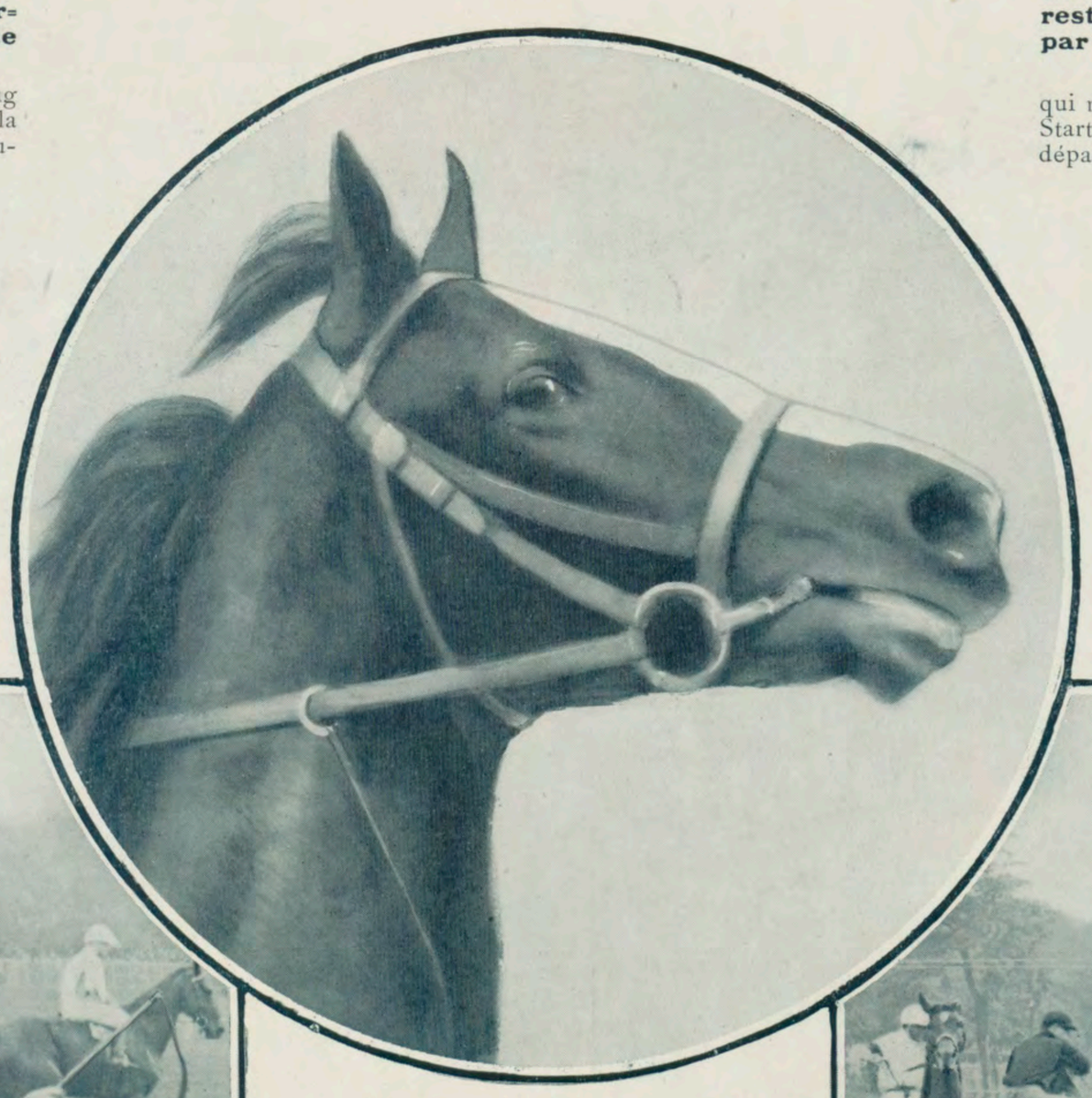
Une fois de plus le Starting gate vient de causer la défaite d'un favori. Gouvernant, nous avons déjà eu l'occasion de le dire, a tous jours montré, pour les blancs rubans de la machine à donner les départs, une aversion très grande. L'autre jeudi, à Newmarket (Angleterre), au lever des rubans dans les Jockey Club Stakes, il a fait un tête-à-queue, et perdu de ce fait une vingtaine de longueurs. Sa chance a été irrémédiablement compromise.

Gouvernant n'est pas le seul cheval de course qui montre de l'aversion pour le Starting gate, souventes fois des départs ont été retardés par les incartardes de certains chevaux; aussi, les commissaires de la Société d'encouragement ont-ils dû, au commencement de l'année, prendre une décision spéciale à ce sujet. Le starter ne doit plus attendre qu'un concurrent ennemi soit redevenu calme, et il est même autorisé à faire placer à une longueur derrière les autres, celui ou ceux des chevaux auxquels les rubans font peur.

Car il faut bien le dire, ce sont les rubans blancs qui effraient les chevaux : pourquoi, je me le demande, les rubans du Starting sont-ils blancs ? Le blanc a toujours un peu effrayé les chevaux : le starter ne pourrait-il pas tout aussi bien donner le départ si les rubans étaient bruns ou verts ? En tous les cas, c'est un essai à tenter.

Au reste, nous reviendrons peut-être un jour à l'ancienne méthode : celle du drapeau — qui n'était pas si mauvaise — pour donner les départs, quand on s'apercevra, enfin, que le Starting gate a faussé de nombreuses épreuves.

P. M.



L'ennemi du starting.
Gouvernant a toujours montré une profonde répulsion pour les départs au starting gate.

L'aide-starter.
Ses coups de fouet violents, autant que les rubans du starting,, font peur à certains chevaux.

Reste au poteau !
Souvent, un bon cheval reste au poteau, effrayé par les rubans qui se lèvent, tandis qu'un cheval médiocre prend bien le départ.

LA COUPE GORDON-BENNETT

COURSE OU CONCOURS ?

L'opinion de L. Théry, deux fois gagnant de la Coupe ⌀ La course est le moyen le plus simple et le plus juste de classification ⌀ Dans un concours de tourisme, la vitesse ne doit pas entrer en ligne de compte.

L'AUTOMOBILE Club de France, après avoir décidé formellement de ne plus disputer la Coupe Gordon-Bennett, doit prendre une résolution très prochainement et poser les premières bases de la grande manifestation de l'an prochain.

Les uns, et le marquis de Dion à leur tête, tiennent absolument pour un grand concours de tourisme où seules seraient admises les voitures d'un type commercial, à l'exclusion de tous les modèles établis jusqu'à ce jour en vue des courses.

Les autres, — comprenant la majeure partie des constructeurs, — sont partisans absolus d'une course.

On a interviewé récemment tous les constructeurs et les principaux membres de la Commission sportive, mais il nous à semblé curieux de demander « au roi des conducteurs », Théry, deux fois gagnant de l'épreuve annuelle, son opinion sur cette question controversée : course ou concours.

Et c'est en automobile, sur une vingt-quatre chevaux, silencieuse et souple, que je pose les questions auxquelles veut bien répondre le chauffeur.

La course est le plus simple et le meilleur mode de classement.

— La course est le seul mode qui permette un classement simple, rationnel et juste. Rien d'étranger n'entre en ligne de compte; et la vitesse est le seul élément logique qui permette de juger une voiture. Quand on demande à une automobile de course un effort aussi grand que celui de parcourir à toute allure cinq ou six cents kilomètres d'un parcours difficile, on peut être sûr que la maison qui a établi une voiture résistant à un tel travail peut établir des modèles courants et commerciaux bien près de la perfection. Quant au concours de tourisme...

Théry hoche la tête et ne paraît pas très convaincu.

— Ça ne vous dit rien?

— Ça ne me regarde pas d'ailleurs, et je n'ai pas à discuter une question qu'on ne me demande pas de résoudre. Mais avant tout, pour un concours de tourisme, il est indispensable de définir des catégories très nettes : je sais que maintenant le prix de la voiture sert de base à des classifications; or, ce prix ne signifie rien, car il y a des maisons qui fournissent pour 25.000 francs, par exemple, des voitures de 70 H P., alors qu'une maison concurrente ne peut fournir pour le même prix qu'une voiture 30-chevaux.

Le moyen le plus simple serait peut-être de classer les voitures selon la cylindrée exactement calculée. Maintenant, il y a une autre chose qu'il faut proscrire à tout prix dans un concours de tourisme, c'est la vitesse. La vitesse ne doit pas du tout entrer en ligne de compte; un minimum, et c'est tout, et un minimum pas très élevé : 50 kilomètres pour les grosses voitures, 40 kilomètres pour les moyennes et 25 ou 30 pour les autres; il ne s'agirait plus d'*en mettre* constamment pour garder sa moyenne en cas de panne, car j'ai une idée qui peut ne pas être très pratique ni très nouvelle, mais qui a plus de chance de donner des résultats que toute autre : adjoindre au conducteur et au commissaire une personne désignée par une maison concurrente.

Sans vouloir incriminer personne, machinalement le commissaire se laisse peu à peu fermer les yeux sur les menues fautes que peut commettre le conducteur; il y a un instinct sportif qui fait que l'on *monte* toujours la voiture sur laquelle on est...

Je souris, mais une anecdote me revient d'un concours de consommation où le commissaire fut le complice le plus efficace du mécanicien qui truquait. Je dis l'histoire à Théry, qui hausse les épaules :

— La consommation ne dépend pas exclusivement de la voiture, mais beaucoup du conducteur.

Sur la même voiture deux conducteurs peuvent dépenser, pour un trajet semblable, le double d'essence sans, pour cela, que l'un ait marché beaucoup plus vite que l'autre. Il faut avoir un doigté spécial, un instinct, qui fait profiter de la moindre descente, de 2 o/o par exemple... D'ailleurs, rien n'empêche la création d'une grande épreuve de tourisme à côté d'une course, mais entre nous, je ne sais s'il est particulièrement urgent de courir chez nous : les voitures sont presque parfaites, notre production est la première du monde, comme qualité et quantité ; nous serions à la merci d'une défaite qui ferait du bruit, si nous la subissions chez nous.

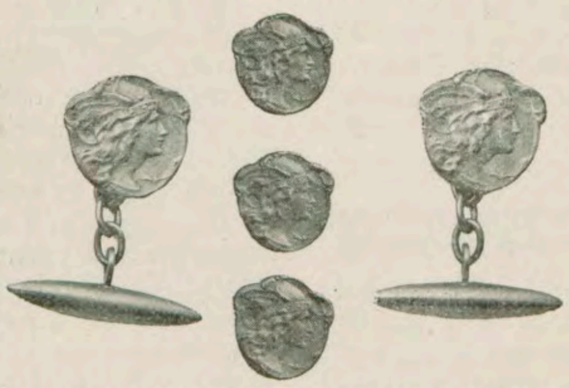
R.D.

Théry touriste.

Après une carrière si bien remplie en course, Théry emploie les loisirs que lui laissent ses occupations en faisant de longues promenades sur les routes dans une bonne voiture de tourisme.

L'ABONNEMENT A " LA VIE AU GRAND AIR " REMBOURSÉ

TOUTE personne s'abonnant pour un an à la *Vie au Grand Air* ou renouvelant son abonnement pour un an aura droit au remboursement de cet abonnement, par une prime magnifique : une parure de chemise artistique doublé d'or garanti inaltérable de la Maison du " Titre Fixe ". Cette parure, d'une valeur de 26 francs, se compose de trois boutons de chemise et de deux boutons de manchettes à chaînette. La prime sera expédiée franco à toute personne qui en fera la demande en envoyant son abonnement moyennant les frais d'envoi : 3 fr. 50 pour la France et 6 fr. pour l'Etranger.



La parure de chemise de la Maison du " Titre Fixe ", d'une valeur de 26 francs, offerte en remboursement de l'abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*.

Les bijoux « Titre fixe » sont absolument semblables aux bijoux en or, ils sont inattaquables aux acides et garantis inaltérables; ils sont vendus, par les bijoutiers. cinq fois moins chers que les mêmes bijoux en or, et sont rachetés même hors d'usage, 50 centimes le gramme.

Les Sports et la Science

LE YACHTING

La pratique du yachting exige des connaissances scientif ques ⌀ Elle provoque l'esprit de recherche ⌀ Les grandes croisières scientifiques ⌀ Leurs résultats ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Le yachting est un sport à la fois essentiellement « sportif » et essentiellement scientifique.

Même sous ses formes les plus réduites, même si le yachtsman ne conduit en régate qu'un petit « un-tonneau », il lui faut des connaissances déjà étendues sur la physique de la mer, sur la météorologie. A plus forte raison s'il a l'ambition de commander un grand vapeur, ou, surtout, un grand yacht à voiles.

C'est que l'homme qui s'aventure en pleine mer, qui a le cœur blindé du « triple airain » dont parle Horace, doit être armé des meilleures armes dans la lutte qu'il aura à soutenir contre deux éléments également terribles : le vent et la mer.

Pour être yachtsman il faut posséder plus que l'instruction ordinaire : il faut des connaissances qui ne s'acquièrent pas en huit jours. L'expérience de la course Alger-Toulon l'a démontré : on ne s'improvise pas navigateur, et il ne suffit pas d'avoir un moteur de 60 chevaux sur un bateau pour arriver où l'on veut.

Il n'est pas surprenant, en retour, que les sportsmen qui ont fait ces études, qui ont acquis ces connaissances, aient le désir de faire plus encore.

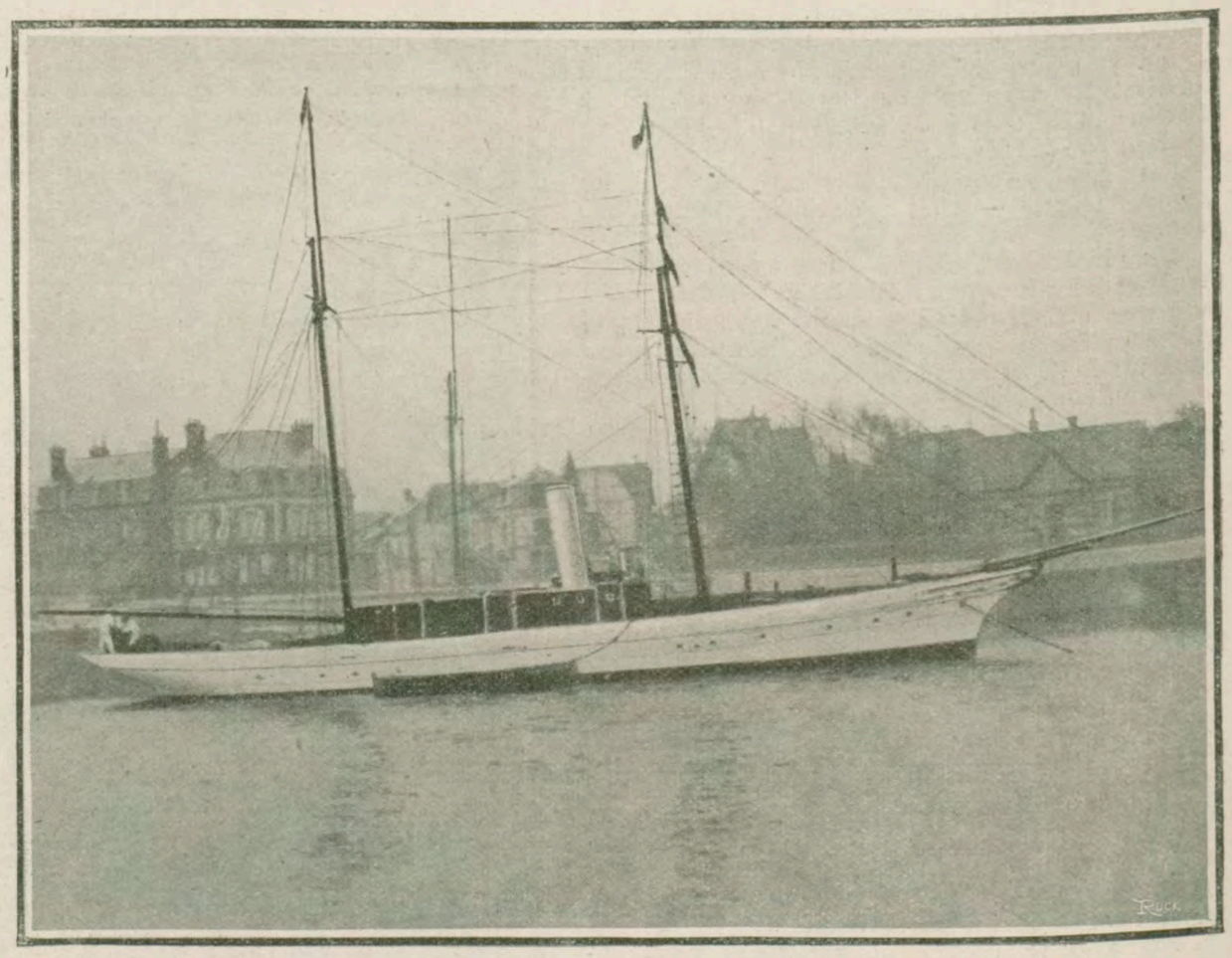
L'exemple, d'ailleurs, vient d'en haut : S. A. S. Mgr le prince Albert de Monaco s'est donné tout entier à l'étude de l'Océan et de l'atmosphère. Son magnifique yacht, la *Princesse-Alice* est un laboratoire flottant où toutes les ressources de la vapeur et de l'électricité sont à la disposition des savants qui travaillent sous sa direction. La vie du prince, on peut le dire, a été vouée à la science : aussi les résultats qu'il a obtenus sont-ils d'une haute importance. Il a pu publier une carte du fond des mers, de toutes les mers du globe : cette carte, en 24 feuilles, donne la topographie des abîmes de la mer, comme la carte d'état-major donne le relief du sol français. Récemment, en plein Océan lançant à 15.000 mètres des ballons-sondes, il découvrait des lois nouvelles de la circulation atmosphérique. Enfin, en zoologie sous-marine, les résultats de ses campagnes sont innombrables.

Le comte de Dalmas, à bord de son beau yacht le *Chazalie*, a fait d'intéressants voyages dans l'Amérique équatoriale, sur les côtes du Venezuela, aux Guyanes : il a rapporté de curieux échantillons de la faune sous-marine de ces régions.

Est-il besoin de rappeler le nom du Dr Charcot? est-il besoin de dire une fois de plus que l'équipage du *Français* était uniquement composé des matelots de son précédent yacht le *Pourquoi-Pas!* Et, tout récemment, le duc d'Orléans, dans une audacieuse randonnée vers le Nord, n'a-t-il pas eu la bonne fortune d'enrichir la géographie d'une terre nouvelle?

Le vice-président du Yacht-Club de France, M. Albert Glandaz, a eu, lui aussi, cette année, le désir de contribuer à l'étude de la mer. Mais, empêché par ses occupations, qui le retenaient à Paris, il a pris une décision d'autant plus belle qu'elle est un exemple, qu'elle crée un « précédent », comme on dit en administration.

Ne pouvant aller lui-même faire des sondages, il a généreusement mis son joli steam-yacht l'*Andrée* à la disposition d'un jeune licencié ès sciences naturelles, désigné par le doyen de la Faculté des sciences de Paris, en vue de lui faciliter des recherches de zoologie relatives à sa thèse de doctorat. La campagne a eu lieu cette année, le jeune naturaliste était M. Himbel, qui rapporta une moisson de documents.



L'*Andrée*, yacht à vapeur à M. Glandaz.

M. Glandaz, vice-président du Yacht-Club de France, a mis récemment à la disposition d'un étudiant licencié ès sciences naturelles, ce joli navire et tout un matériel de recherches sous-marines, pour lui faciliter la préparation pratique de sa thèse de doctorat.

Utilité scientifique des observations possibles à bord d'un yacht.

Pour faire des recherches scientifiques en yacht, point n'est besoin d'un grand navire. Evidemment, si l'on s'attaque aux grands faits de la physique du globe, comme le fait le prince Albert de Monaco, ce n'est pas trop de mettre en œuvre toutes les ressources de la science et de l'industrie modernes, et souvent, même, l'illustre navigateur, bien que montant un magnifique et puissant navire, a regretté de n'en avoir pas un second à sa disposition.

Mais, même à bord d'un yacht de tonnage moyen, que d'intéressantes observations ne peut-on pas faire, à chaque instant? rien qu'en notant avec précision les observations météorologiques de la traversée et en les communiquant, en rentrant, au service hydrographique de la marine ou à la commission scientifique du Yacht-Club de France, qui les lui transmet, on accumule des documents utiles. Les mesures exactes de la température des diverses profondeurs sont autant de données précieuses pour l'industrie des grandes pêches.

L'observation des transparences de l'eau de mer, en notant les conditions de cette observation, mille autres remarques sont, non seulement intéressantes, mais importantes. Tout cela n'exige pas qu'on soit propriétaire d'un transatlantique : un petit cotre ou un petit yawl de 30 à 40 tonneaux est déjà un joli instrument pour celui qui sait s'en servir.

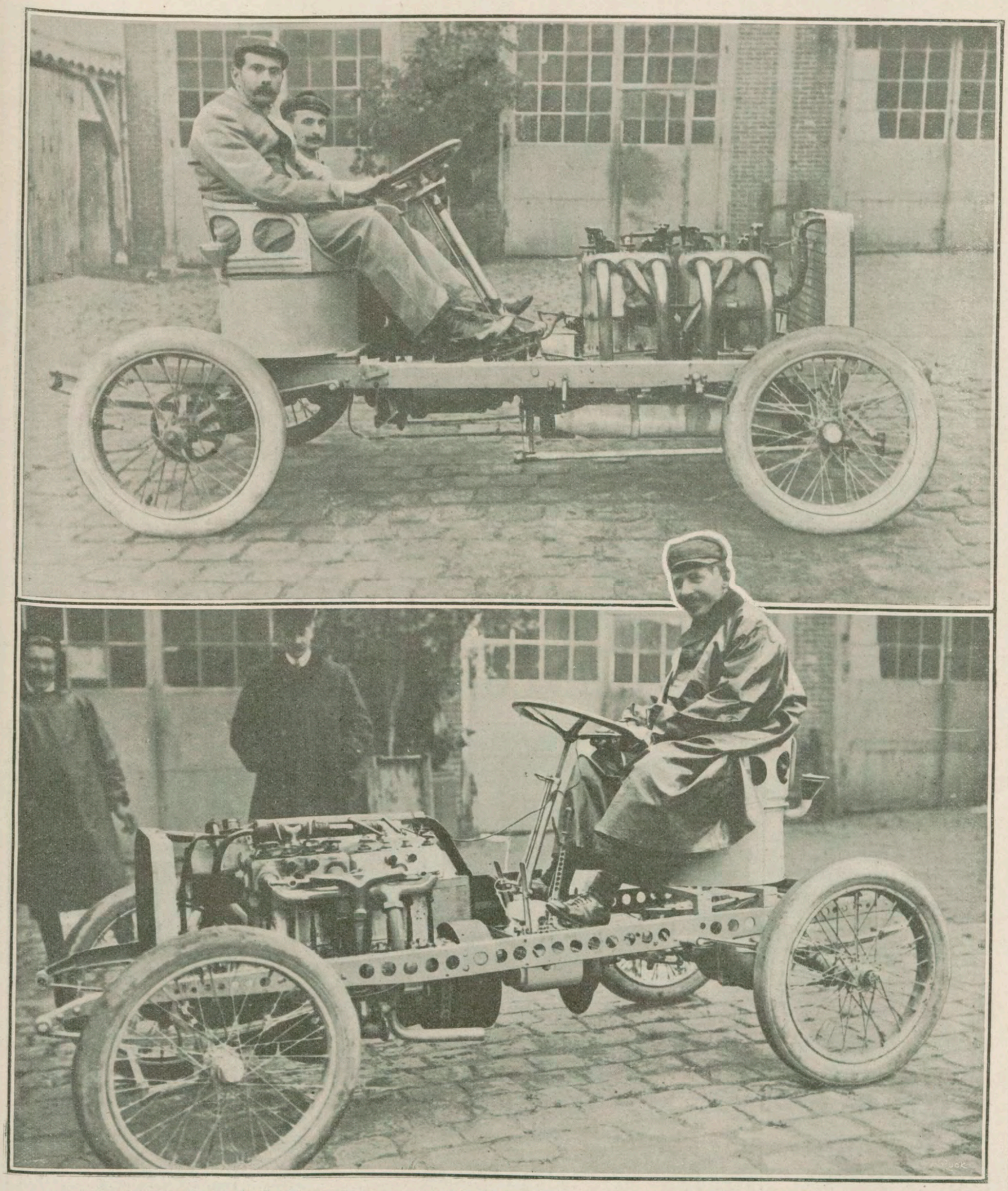
Et les renseignements hydrographiques, toujours précieux à recueillir! combien de fois des rochers, des bancs de sable non portés sur les cartes ont été signalés par des yachtsmen prudents qui, sondant soigneusement avant d'atterrir, ont découvert et pointé sur les cartes des « dangers » inconnus? Je citerai l'exemple du marquis de Montaigu qui, en 1903, découvrit ainsi, près de l'embouchure de la Vilaine, étant à bord de son yacht la *Caroline*, un rocher totalement insoupçonné.

D'ailleurs, les yachtsmen trouvent toujours des guides tout prêts à les conseiller pour leurs recherches scientifiques : Le prince de Monaco, dans le *Bulletin océanographique* qu'il fait publier, tient le monde scientifique au courant des découvertes faites et des *desiderata* de la science de l'océan. Au Yacht Club fonctionne une « commission des études scientifiques » toujours à la disposition de ceux qui la consultent. La « Société d'océanographie du golfe de Gascogne », à Bordeaux, fait mieux encore : elle prête des instruments aux yachtsmen qui désirent faire de la science militante. Enfin, n'oublions pas que le prince Albert de Monaco a fondé à Paris un cours public d'océanographie, cours comprenant vingt conférences sur tous les sujets qui intéressent la mer.

On le voit, si la bonne volonté des yachtsmen est grande, le sujet est vaste : ils sont dignes l'un de l'autre.

A. Berget.

LE KILOMÈTRE ET LE MILLE A DOURDAN



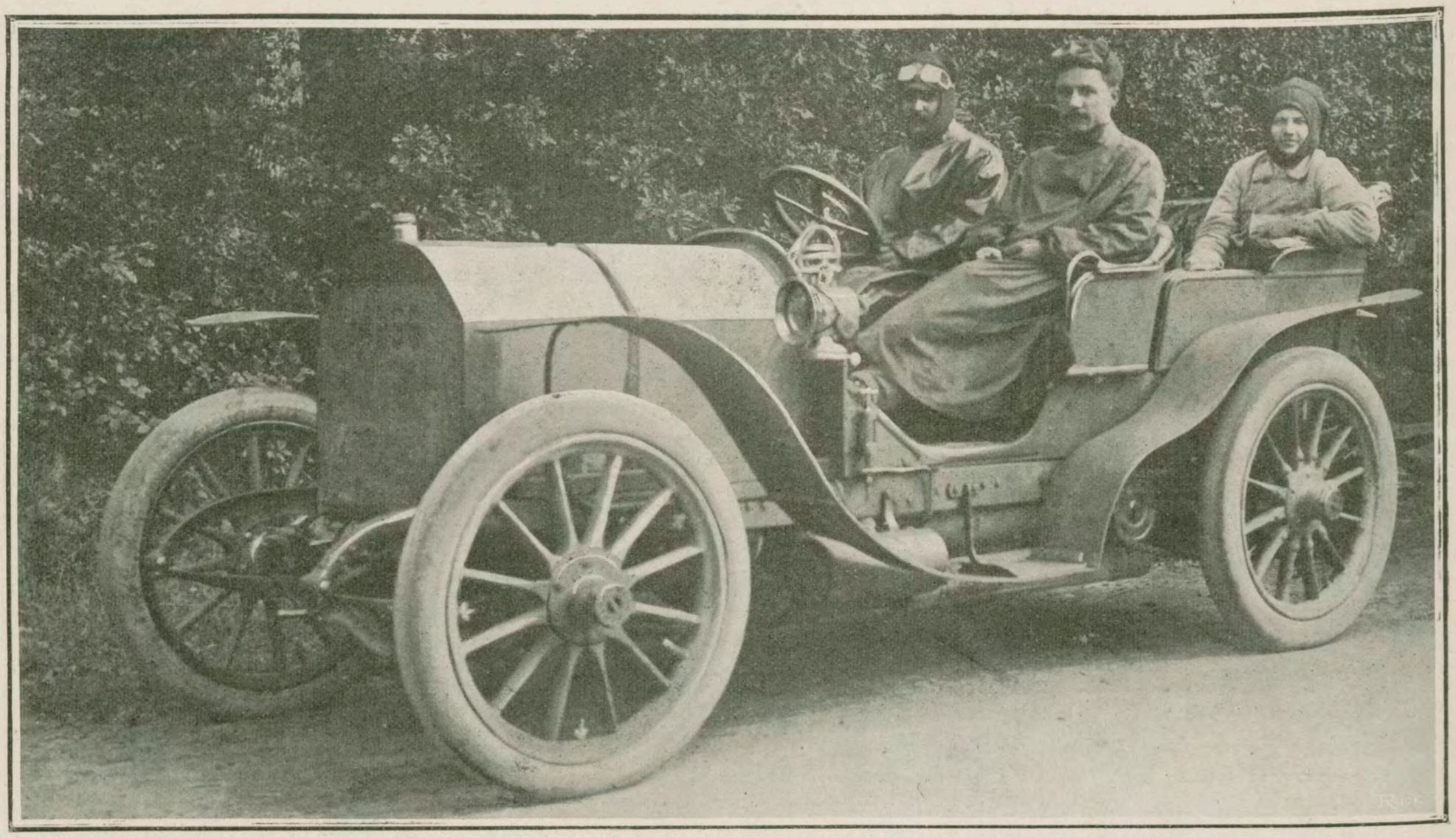
LA VOITURE LÉGÈRE ET LA VOITURETTE *DARRACQ*, MUNIES DE PNEUS *MICHELIN*

Darracq reste, comme l'année dernière, le grand triomphateur du meeting. Les records établis en 1904 par Wagner, pour la catégorie voitures, n'ont, en effet, pas été battus dimanche, par la voiture classée première dans cette catégorie, où Darracq ne courait pas.

Hanriot, sur voiture légère, et de la Touloubre, sur voiturette, ont fait des temps excellents, étant donné surtout les conditions dans lesquelles se disputaient les épreuves (en particulier la lancée insuffisante, pour le kilomètre).

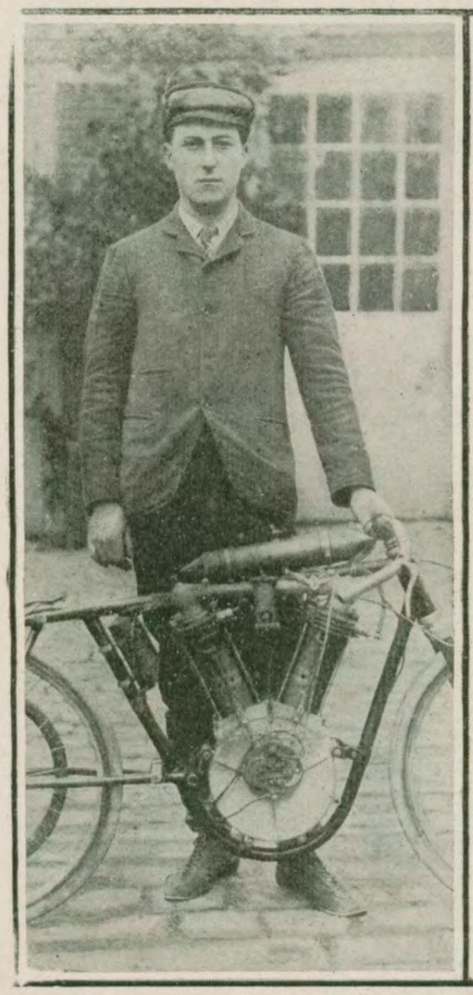
Hanriot a couvert le mille arrêté en 1 m. 29 s. 2/5. De la Touloubre a fait, pour ces deux distances, 1 m. 13 s. 1/5 et 38 s. 4/5.

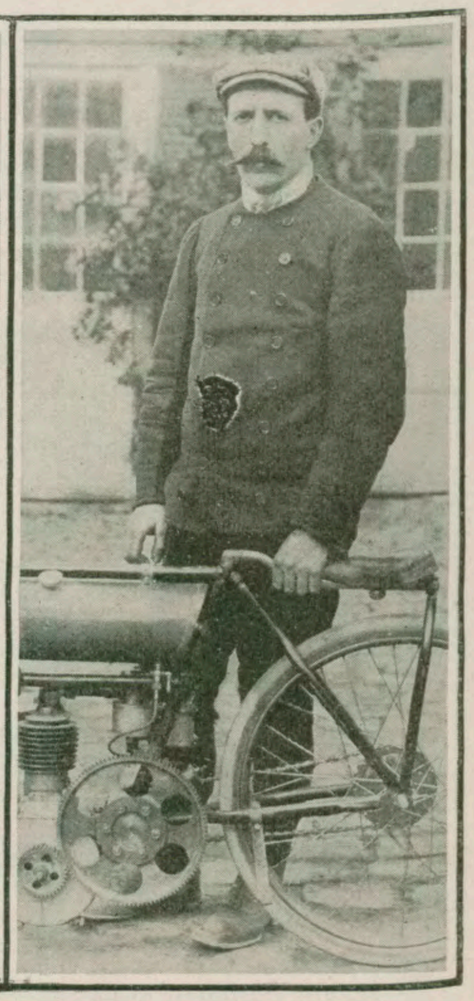
LE MEETING DE DOURDAN



LA VOITURE *BERLIET*, MUNIE DE PNEUS *MICHELIN*, DE M. BABLOT.
Cette voiture, dans la cinquième catégorie de touristes (voitures de 14.000 à 18.000 fr.), a pris la première place dans les deux épreuves. Elle a couvert en 1 m. 12 s. le mille arrêté et en 35 s. 4/5 le kilomètre lancé.

LES MOTOCYCLETTES





Champoiseau, sur motocyclette *Peugeot*. **Giuppone, sur motocyclette *Peugeot*.** **Cissac, sur motocyclette *Peugeot*.**
Toutes les épreuves de motocyclettes ont été gagnées par Peugeot. Giuppone, sur machine de plus de 50 kilos et Cissac, sur machine de moins de 50 kilos, ont battu les records (de l'épreuve) du mille arrêté dans ces deux catégories. (Giuppone, 57 s.; Cissac, 53 s. 1/5).

DEUX ATHLÈTES ANGLAIS

Le record du monde de l'heure (marche) battu par Larner — Kieran, le grand nageur australien, quitte l'Angleterre

Un record du monde vient d'être battu à Londres. Le 30 septembre, le London Athletic Club donnait sa réunion d'automne sur la piste de Stamford Bridge. Les organisateurs avaient inscrit au programme un handicap de 8 milles (marche) par invitations. Ajoutons que cette épreuve était spécialement destinée à permettre au champion amateur Larner de faire, dans des conditions très favorables, une tentative de record. Larner, bien entendu, partait scratch. Il a rattrapé d'abord tous ses concurrents, et a gagné l'épreuve, couvrant les 8 milles en 58 m. 18 s. 2/5. Il a ensuite continué et a réussi à atteindre, dans l'heure, la distance extraordinaire de 8 milles 438 yards, soit 13 km. 275. Ainsi tombaient non seulement le record amateur de Sturgess fait le 19 octobre 1895 (13 km. 121 m.), mais encore le record du monde, détenu depuis le 29 novembre 1882, depuis vingt-trois ans, par le professionnel américain Meagher et qui était de 13 km. 158 m. La marche de Larner a été surveillée de près et reconnue parfaitement correcte. Son départ a été assez lent. Voici un tableau sur les temps comparés de Sturgess, Meagher et Larner, que nous empruntons au journal *L'Auto :*

Milles	Sturgess	Meagher	Larner
1	6.59.3	6.36.3	6.56.2
2	14.23.1	13.49.3	14.19.2
3	21.40	21.11.3	21.23.2
4	29. 1.3	28.42.3	28.37.3
5	36.27	36. 8	36
6	43.58.3	43.41	43.26.1
7	51.27	51.11.3	50.50.4
8	58.56	58.37	58.18.2

Larner, au physique, est un assez grand garçon, d'allure essentiellement athlétique ; un Shrubb, en un peu moins long, avec un peu plus de « masse », et donnant, en général, une belle impression de souplesse.

Les épaules sont normales, les pectoraux assez puissants, mais les hanches et les jambes, en particulier, sont admirables. Larner semblerait plutôt taillé en « sauteur ». Cela est un jugement dont, seul, un sportsman documenté a le privilège :

Le cyclisme bossèle en largeur les cuisses de l'athlète, fait dévier les rotules légèrement en dedans et condamne quelquefois la liberté des muscles longitudinaux.

Le champion du « racing », lui, gardera, même en grande forme, la légère graisse des tissus nécessaire à la souplesse des élans, c'est ainsi que dans le sport spécial de la marche, auquel il s'est consacré, Larner représente l'une des plus jolies académies.

Le nageur australien B. Kieran, accompagné de son compatriote W. Hilton-Mitchell, ont quitté l'Angleterre, à Tilbury, pour Sidney, le 6.

En arrivant en Europe, Kieran détenait tous les records dans son pays. Il n'était âgé que de 18 ans. Il prit part au championnat de fond d'Angleterre

B. Kieran.
Kieran, le nageur australien, champion d'Angleterre de 500 et de 220 yards.

entre Kew et Putney, un peu plus de 8 kilom.), le 15 juillet dernier. Il a été battu dans cette épreuve, mais certes pas sur sa valeur; son grand tort a été de se laisser distancer, dès le début, par Billington. Il a fourni une très belle course, mais ignorant le parcours, il est revenu trop tard sur son rival, qui a gagné par 3 mètres seulement. Jarvis, détenteur de cette épreuve depuis sept années consécutives, n'a pu faire mieux que de se placer troisième. Billington a fait le parcours en 68 m. 55 s., Kieran en 69 m. 1 s. et Jarvis en 72 m. 38 s. Kieran a été plus heureux dans le championnat national des 500 yards, disputé à Leeds. Il a triomphé brillamment de tous ses concurrents, couvrant la distance en 6 m. 7 s. 1/5. En Australie, son temps sur les 500 yards avait été un peu moins bon : 6 m. 10 s. Dans cette course, le nageur australien prit l'avantage dès le début et augmenta sans cesse son avance qui était, à la fin, d'une quinzaine de yards. Le tenant Forsyth s'était abstenu de se présenter; ce championnat avait été gagné en 1898, 1899, 1900 et 1901 par Jarvis, en 1902 et 1903 par Billington. Depuis la victoire de Kieran dans les 500 yards, Billington a fait un essai sur la même distance et l'a parcourue en 6 m. 7 s. Les journaux anglais donnent ce temps comme étant un record du monde. Enfin, le 25 septembre dernier, peu avant son départ, Kieran a pris part au championnat anglais des 220 yards du Hornsey Club. Le tenant de ce championnat, Forsyth, s'était présenté pour défendre son titre, ainsi qu'un nageur de Cheltenham : Halliwell. Bien que remis depuis peu d'une indisposition grave, le jeune athlète australien a remporté un facile triomphe, par 4 ou 5 yards, sur Forsyth, en 2 m. 37 s. 1/5, ce qui est loin du record.

G. D.

Larner.
Larner vient de battre le record du monde de l'heure (marche) : 13 kilom. 275.

LA NATATION A GRENOBLE

On nous avait annoncé que la Société des « Sauveteurs » allait tenter, sur l'Isère, une épreuve de vitesse, à la nage. Cette expérience a eu lieu.

Les partants étaient au nombre de quatre, les plus fougueux des inscrits s'étant dérobés au dernier moment. La course, qui se faisait sur 500 mètres, n'en a été que plus sensationnelle et a donné les stupéfiants résultats suivants :

Edouard Meyer (17 ans), champion des 500 m. sur l'Isère, en 3 m. 54 s. Le jeune Meyer a fait preuve durant tout le parcours d'un courage et d'une expérience incontestables.

1. Edouard Meyer, en 3 m. 51 s.
2. Baffert, en 4 m. 38.
3. Chalon, en 4 m. 36 s.
4. Mettiffiau, en 4 m. 53 s.

La température de l'eau était de 14 degrés 1/2 — Cette expérience a donc obtenu un succès inespéré, et l'on doit féliciter chaleureusement les quatre nageurs — notamment le jeune Meyer — qui ont fait preuve d'un courage et d'une expérience incontestables.

LE MARATHON MARSEILLAIS

Terris, le vainqueur du Marathon marseillais. C'est Cault qui s'est classé second dans l'épreuve. Terris sera un des concurrents les plus redoutables dans ce Marathon amateurs.

CRITÉRIUM DES MARCHEURS-TIREURS

Villain. Garraud.

L'épreuve de marche du Critérium des Marcheurs-Tireurs. Villain est en tête, suivi par Garraud (le champion de France de l'heure).

Dimanche 3 s'est disputé le Critérium des marcheurs-tireurs, organisé pour la deuxième fois par les sociétés de tir, d'instruction militaire et de sports, le Réveil de Paris, la Bastille et la Patriote de Paris. Pour une fois, le temps a été propice et les pédestrians ont fait bonne figure tout le long de la route et témoigné que l'endurance et l'énergie de la jeunesse parisienne savaient triompher des pires contretemps et surtout des terrains détrempés par la pluie que nous subissons depuis quelques jours.

Le parcours de 30 kilomètres, Arcueil (la Vache Noire) à Versailles et retour, a été parcouru en des temps très honorables.

Le départ a été donné, à 8 h. 1/4 précises du matin, par M. F. Le Gloarec, starter, à 56 concurrents sur 75 inscrits, devant le café « Au Rendez-Vous de la Vache Noire », 13, route d'Orléans, à Arcueil.

A l'arrivée. — Dès 11 heures, le peloton de tête est signalé, après l'exécution du tir au stand du fort de Montrouge

En effet, quelques instants après, Villain vient signer au contrôle, ayant accompli le trajet en 2 h. 56 m. 37 s. 2[5, soit une moyenne de 10 kilom. 200 à l'heure.

Successivement arrivent : 2. Garraud, champion de France de l'heure, qui a suivi le premier pendant près de 24 kilom., 3 h. 53 s. ; 3. Riboulet, 3 h. 11 m. 37 s.; 4. Fosse, 3 h. 13 m. 6 s. ; 5. Trolet, 3 h. 19 m. 43 s. ; 6. Hadoux, 3 h. 20 m. 32 s. ; 7. Mosin, 3 h. 25 m. 56 s.; 8. Salomon, 3 h. 26 m. 53 s. ; 9. Métois, 3 h. 30 m. 30 s. ; 10. Carenzi, 3 h. 32 m. 20 s.; 11. Longuet, 3 h. 33 m. 10 s. ; 12. Gervaise, 3 h. 35 m. 49 s., etc., etc.

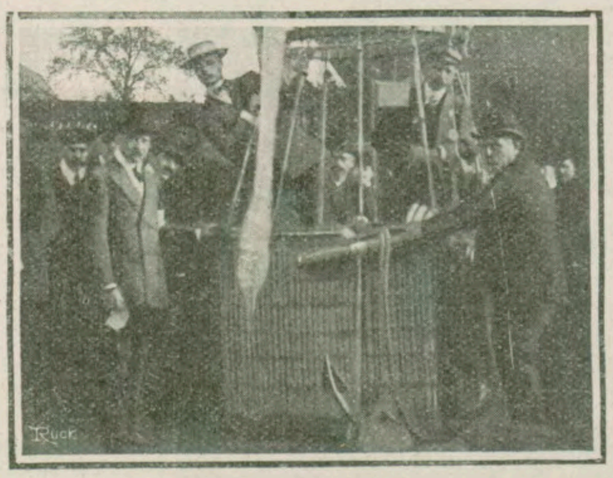
Les concurrents ont été un peu surpris par le tir au fusil Lebel, à 200 mètres. Toutefois, le premier du classement, Salomon, obtient 29 points sur 80 ; 2. Lochet, 19 p. ; 3. Moreau, 18 p.; 4. Pommier Marcel, 17 p.; 5. Letort, 16 p.; 6. Mosin, 15 p., etc.

Voici le classement général, basé sur le résultat, tant de l'épreuve pédestre que de l'épreuve de tir : Salomon est premier du classement général. 34 marcheurs obtiennent le brevet militaire.

Le classement par sociétés est le suivant :

1. Réveil de Paris ; 2. La Bastille ; 3. Patronage Laïque du IIe arrondissement ; 4. Réveil du XIXe et Patriote de Paris, ex-œquo.

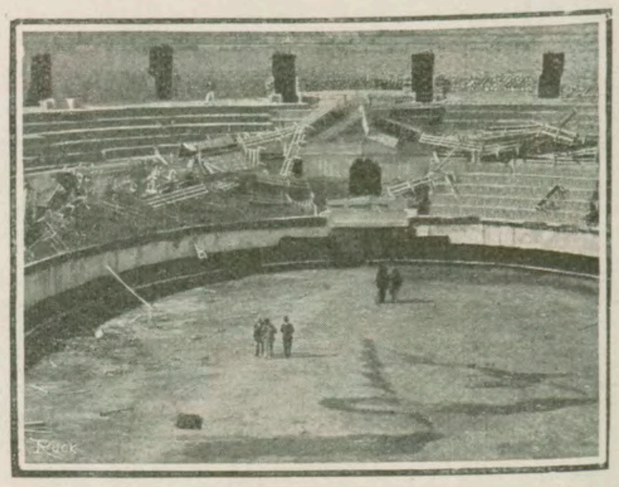
LE DERNIER CONCOURS DE BALLONS A LIÈGE



La série des concours de Ballons de Liège s'est terminée par la journée du 24, qui fut une des lus réussies. Sur cette photographie nous voyons M. P. Tissandier sur le *Sylphe* (1.600 mc.).

AUX ARÈNES DE NIMES

De violents incidents se sont produits, à Nimes, à l'issue d'une course de taureaux. Cette course avait été très bonne dans l'ensemble, mais le deuxième taureau, une vaillante et superbe bête, avait été tué net d'un coup de pique, dès son deuxième assaut contre la cavalerie.



Aspect des arènes de Nîmes à la suite des violents incidents qui se produisirent lors d'une course de taureaux : le public avait été mécontenté par le coup de pique d'un picador, occasionnant la mort du deuxième taureau.

Comme suite à cet accident, le public, frustré de ce deuxième taureau, réclama une des bêtes de réserve.

La direction des Arènes, pour éviter tout incident, accorda ce taureau, mais le quadrille à qui il échut refusa de le travailler, sous prétexte que le règlement des corridas spécifie que tout taureau tué par accident doit être considéré comme ayant régulièrement couru.

Le public, furieux, mit à sac les arènes ; des milliers de spectateurs applaudirent à l'incendie des chaises et du matériel. On dut finalement faire intervenir la troupe pour obtenir l'évacuation de l'amphithéâtre.

LA MARCHE INTERCORPORATIONS A GENÈVE

Le jeune E. Wyss (de l'Industrie du papier), premier de la marche intercorporations de Genève, dite aussi marche des Timbres-Escompte.

DUELS JAPONAIS D'AUTREFOIS

Au Japon, il y a encore trente ans, les affaires d'honneur étaient fréquentes et sérieuses ✍ C'étaient plutôt des combats que des duels ✍ La mort d'un des adversaires s'ensuivait, et bien souvent celle des deux ✍ La plus légère atteinte à l'honneur exigeait la mort. ✍ ✍

Aussi grand chasseur que grand voyageur et amateur d'art éclairé, notre ami le comte B. Tyszkiewicz à rapporté de ses lointaines excursions des objets plus curieux les uns que les autres.

Nous voyant émerveillés devant des statuettes japonaises achetées dans le pays de Madame Chrysanthème et transportées à grands frais dans son hôtel, le comte B. Tyszkiewicz, sur notre demande, a autorisé le photographe de *la Vie au Grand Air* à les « croquer » pour nos lecteurs.

Une grande ressemblance de mœurs existait aux siècles précédents entre la noblesse japonaise et la féodalité française. Les seigneurs suzerains au Japon portaient le nom de « daïmo »; les membres des familles militaires et les fonctionnaires civils s'appelaient « samurai ».

Les « daïmo » venaient immédiatement après le Mikado (l'Empereur), comme nos anciens seigneurs féodaux venaient après le roi de France. Les « samurai » étaient les vassaux des « daïmo »; ces derniers ayant pris parmi eux un chef, nommé « shogun » obéissaient à ce chef, qui a été pendant longtemps en autorité le rival du Mikado.

Le « samurai » considérait le « daïmo », dont il était le vassal, comme son père, il lui obéissait servilement; le mot : tue ! prononcé, il tuait, et se tuait sur le tombeau du maître, en s'ouvrant le ventre.

Duel entre Samurais (hommes liges des daïmos).
« Samurai » venant de tirer des flèches contre son adversaire qui s'avance le sabre levé. A la ceinture du tireur à l'arc, on aperçoit le couteau (ken) servant à faire karakiri (ouvrir le ventre).

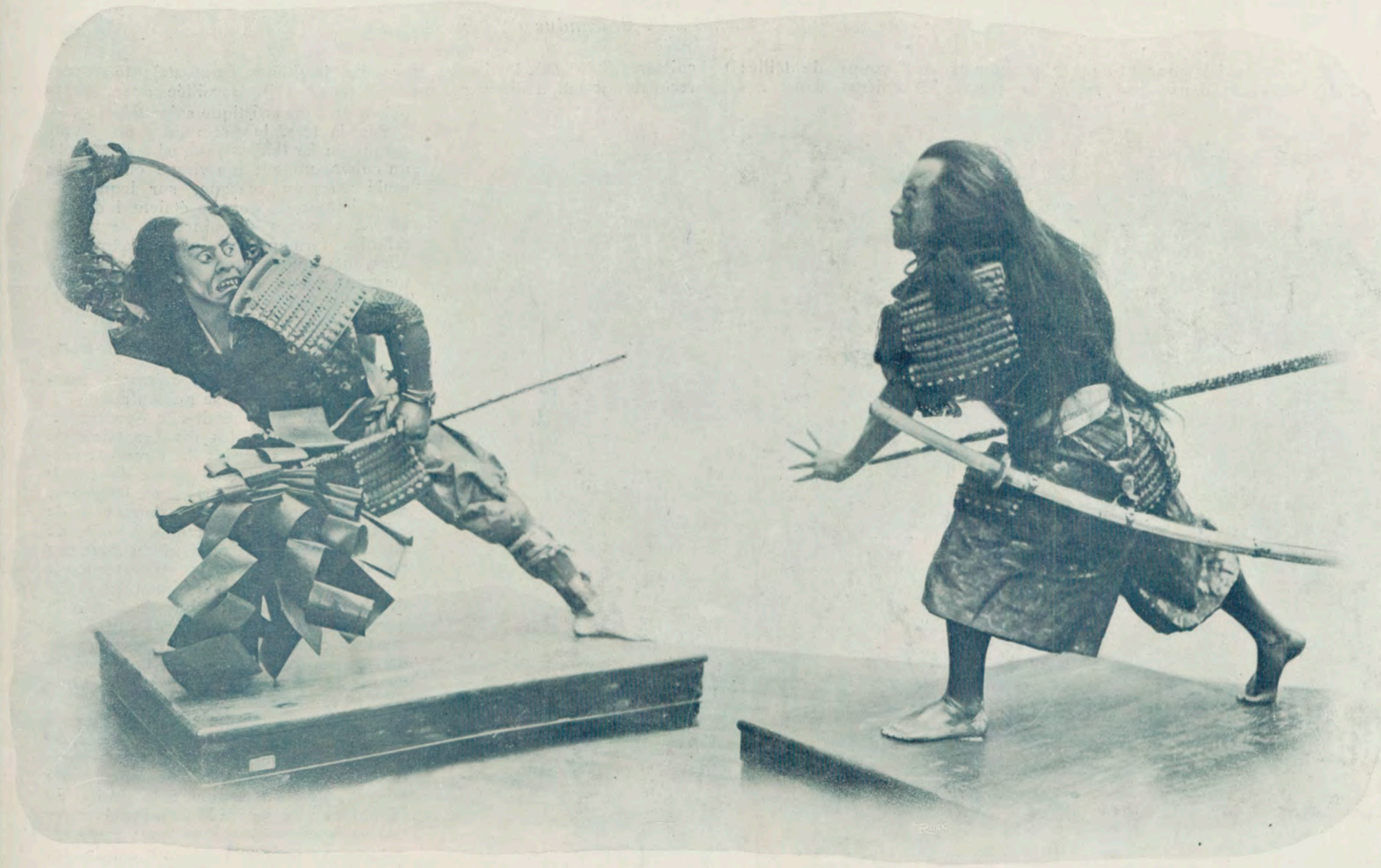
L'Escrime Japonaise

Comme sous Louis XIII et sous la régence d'Anne d'Autriche, pour un oui, pour un non, pour un regard, un frôlement, les armes étaient tirées, et quelles armes !

Le sabre à deux mains, tranchant comme un rasoir d'une trempe à toute épreuve (katana); le poignard (ken) servant à égorger l'adversaire; les petits couteaux (menuki), armes de jet, pour cribler à quelques mètres le corps de l'ennemi, et dont les « samurai » se servaient avec une précision que nous avons pu apprécier dans nos cirques, par les exploits d'acrobates japonais, qui lançaient leurs couteaux contre le corps d'un camarade, sans l'effleurer.

Pas d'armes défensives.

La seule défense du « samurai » était son armure (yoroï), armure composée de pièces détachées, souples comme un gant, fabriquées d'un seul bloc d'acier. Le torse était recouvert d'un corselet (do); d'épau-

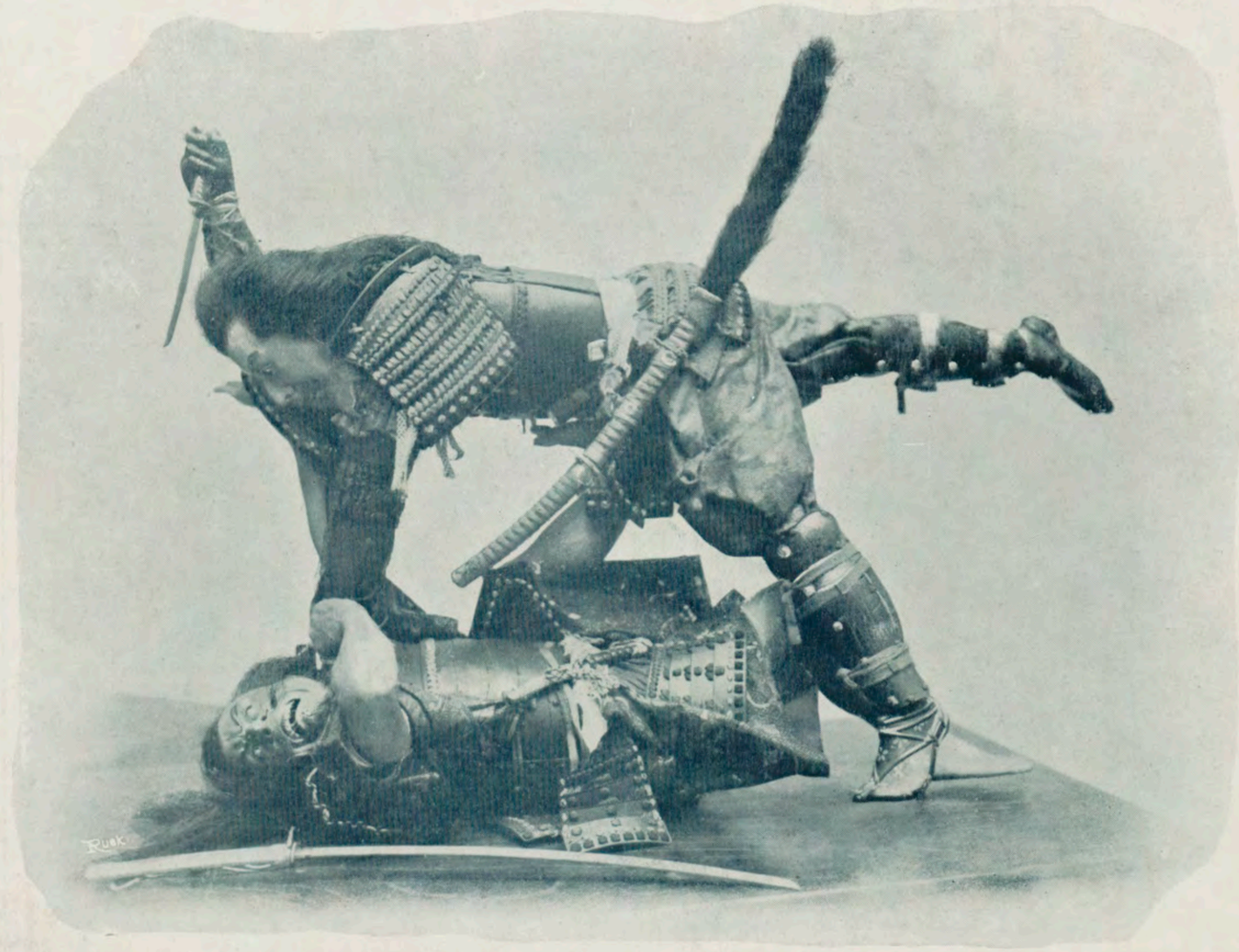


Réponse à une insulte.
D'un coup de sabre, le « samurai » châtiait de suite l'insulteur ; celui-ci répondait à l'aide du sabre ou de la lance.

Combat entre cavaliers.
Combat avec la lance entre deux « samurai » descendus de leur monture.

lettes de cuir (sode) pour protéger les épaules des coups de taille; les bras enroulés dans des brassards (kote), les cuisses dans des cuissards (haï-date), les jambes dans des jambières (sune-ate); tout cela recouvert d'une flamboyante tunique (kusadzuri), travaillée avec un art infini, un sens artistique splendide.

Sur la tête, le « samurai » portait un casque en fer (kabuto) auquel était adapté un couvre-nuque; son visage était dissimulé par un masque, sur lequel les yeux, le nez, la bouche étaient indiqués par des coups de pinceaux, couleurs criardes formant les plus bizarres et effrayants effets; sur les lèvres du masque étaient collées des moustaches longues et hérissées.



Le coup de grâce.
Un adversaire étant à terre, l'autre le poignarde avec le couteau (ken).

Mousquetaires du Japon.

Ainsi armés, casqués, cuirassés, masqués, les adversaires se rencontraient-ils, ou la rencontre était-elle prévue?... Comme au temps des mousquetaires de Tréville, et des gardes du Grand Cardinal; ils ne s'occupaient guère de savoir si les sabres étaient de même longueur, de même poids. Deux « samurai » de « daïmo » rivaux, se regardaient-ils de travers, les sabres sortaient du fourreau (saya), l'acier étincelait en rayonnants moulinets; un des adversaires trébuchait-il, de suite il était renversé, saisi à la gorge, poignardé avec le couteau (ken); arme avec laquelle, au moindre reproche du maître, ou simplement de sa conscience, le vainqueur, le soir même, s'ouvrait le ventre, faisait « karakiri ».

Temps héroïques, où les maîtres d'armes étaient considérés à l'égal des princes, où les ancêtres de nos Mérignac, Ayat, Rouleau, Vigeant, Rue, Kirchhoffer, Mimiague, etc., s'asseyaient à la droite de l'Empereur, du vénéré Mikado; quels spectacles, quelles réflexions nous retracent ces groupes anciens, œuvres admirables de patience et de goût d'un artiste escrimeur.

Gustave Voulquin.

NOS ÉCHOS

A nos Lecteurs

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* peuvent poser à ce journal toutes les questions touchant le sport; un emplacement leur est réservé et les rédacteurs les plus compétents répondront à ces questions.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* peuvent faire toutes les critiques et toutes les observations possibles sur le texte et les illustrations des numéros; ***nous tenons avant tout à satisfaire notre clientèle.***

Dès aujourd'hui, nous publions des lettres de nos lecteurs auxquelles nous sommes heureux de répondre dans la page suivante.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* peuvent nous indiquer toutes les manifestations sportives qui les intéressent: ***notre seul but est d'être agréables à nos lecteurs.***

La *Vie au Grand Air* tient à être en communion d'idées absolue avec ses lecteurs, qui, en lui adressant des photographies de toutes les épreuves sportives auxquelles ils assistent, ***peuvent tous devenir ses collaborateurs.***

Le départ pour le parcours à vol d'oiseau du brevet militaire d'estafette cycliste de l'U. V. F.
L'épreuve du 1er Octobre comprenait, outre ce parcours, un tir à 200 mètres, et quelques questions sur la topographie et la mécanique pratique de la bicyclette. D'autres épreuves d'endurance de 50, 100 et 150 kilomètres avaient eu lieu précédemment.

Un orchestre de Femme

Prière à toutes les femmes musiciennes, jouant d'un instrument quelconque, de vouloir bien envoyer par lettre, leur nom, leur adresse et la désignation de leur instrument, à M. Jean Dumas, administrateur de l'Orchestre-Femina, 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Sommaire de *Femina*

Dans le numéro de *Femina* qui paraîtra le 15 octobre :

Mme Daniel Lesueur, auteur du *Masque d'Amour*.
Mme Knoles, fiancée du ministre des Colonies.
La Princesse Clémentine de Saxe-Cobourg.
La réception du Prince de Galles à Cardiff.
Ellen, roman nouveau, par Jean Lorrain.
La question du chapeau au théâtre, grand concours.
Une Visite à la Pouponnière.
La Reine Ranavalo.
Le Salon d'Automne.
La Vie de Château.
Le Stratagème, conte par Georges Mitchell.
Musique : *Balsamine*, marche.
Mme Galli Marié, par Mme de Nuovina.
Bloc Notes.
La Journée du mannequin, par Marie Laparcerie.
Les Théâtres, par Marcel L'Heureux.
Modes nouvelles d'hiver. Concours.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Une voiture franchit la porte du garage, avec le bruit discret du moteur de grande marque, soucieux de soigner sa présentation.

Elle donne, dans tout son ensemble, une impression très forte, et qu'une seule expression peut traduire: voilà une voiture confortable!

Et de fait, elle l'est jusque dans ses moindres détails, depuis la longueur de son châssis et la largeur de sa voie, jusqu'à l'éblouissement de ses cuivres et la dimension de ses phares.

Le propriétaire en descend.

— Vous avez-là une bien belle voiture, Monsieur, lui disons-nous, et assurément parfaite.

— Oh oui! répond-il, satisfait du compliment, d'ailleurs sincère. Avec une voiture comme celle-là, on peut s'offrir de la route sans crainte. Elle va vite et on y est bien. Voilà trois mois qu'on me l'a livrée, et je ne lui ai pas depuis ménagé les kilomètres. Eh bien, j'attends encore ma première panne.

Il n'y a que vos diables de pneus, par exemple, qui ne résistent pas. Ah! vous devriez bien trouver un pneu inusable. C'est abominable ce qu'on dépense en pneus; n'est-ce pas, Ernest? ajoute-t-il en se tournant vers son mécanicien. Et il éclate d'un bon rire sonore. Ce rire est si franc qu'il gagne Ernest... et nous-mêmes, bien qu'il paraisse renfermer, au fond, mais tout au fond, un soupçon de reproche.

— Mon Dieu, Monsieur, hasardons-nous, vous avez une voiture lourde et vite. Mais, cependant, avec de bons 135 comme ceux-là, vous devriez rouler longtemps.

— Longtemps?... Mais, d'abord, qu'appelez-vous longtemps?... Allons, dites un chiffre pour voir?...

Et, avant que nous ayons pu répondre, il ajoute:

— Eh bien, je fais seulement tant!...

Nous nous récrions:

— Comment!... Mais c'est impossible! Avec du 135?

— Parfaitement, avec du 135. Et notez bien que je ne parle pas d'une enveloppe isolée, mais de toutes... Il faut bien dire pourtant que c'est encore le double de ce que j'ai jamais fait avec le meilleur de vos concurrents. Aussi vous voyez que je ne vous en veux nullement. Vous êtes les meilleurs dans le pire, voilà tout. J'en prends mon parti comme il convient, et je viens, non pour vous faire des reproches, mais pour vous prier de me changer mes deux enveloppes arrière. Et les neuves ne feront que tant, comme les autres. Et il rit encore...

Pendant ce dialogue, nous regardions la voiture sous toutes ses faces; nous cherchions à pénétrer le poids de sa masse; nous aurions voulu lui arracher le secret de cette effrayante consommation de pneus.

Comme nos regards se portaient sur le sol, du côté où était entré le véhicule, nous aperçûmes les traces laissées par les roues. Elles étaient démesurément larges, et témoignaient à l'évidence que le jovial Ernest ne devait pas suer beaucoup à gonfler les pneus.

Nous avisons un manomètre et prenons successivement la pression des pneus arrière: deux kilos et demi exactement. Voilà le mystère.

— Savez-vous à combien vos pneus sont gonflés à l'arrière, Monsieur? interrongeons-nous, déjà triomphants.

— Parbleu si je le sais, à 2 1/2.

Nous suffoquons:

— Comment, vous savez que vous n'êtes gonflé qu'à 2 1/2, et vous roulez ainsi? Mais vous devriez avoir au moins 6 à l'arrière avec cette voiture!...

— Six, n'est-ce pas? Attrape, Ernest... En voilà des gaillards qui ne feraient pas long feu de ta peau! Tu pâlis! Oh! sois tranquille, ce n'est pas moi qui veux t'imposer une pareille tâche... Et il rit toujours.

— D'abord, Monsieur, reprend-il en s'adressant à nous, d'abord j'aime le confortable. De ce fait, je recommande toujours à Ernest de ne pas trop gonfler. Il s'accommode d'ailleurs fort bien de la recette et l'exécute à la lettre... Mais si, d'aventure, il était tenté de ne pas la suivre, ma femme aura vite fait de s'en apercevoir. Elle est comme moi, ma femme, Monsieur, elle aime le confortable; être cahotée, elle ne peut pas supporter cela, et il n'y a rien qui l'incommode tant que quand ça saute. Aussi vous voyez que je gonfle de façon à ce que ça ne saute pas.

Oh! je sais bien, vous allez me dire que je massacre volontairement mes pneus; mais un de plus, un de moins, qu'importe? Je vous ai dit que je ne vous reprochais pas!...

Que voulez-vous, je suis philosophe, moi!

Ce dialogue, chers lecteurs, n'est nullement imaginaire. Il ne date pas de quinze jours, et a eu lieu notre usine de Clermont-Ferrand.

Il y a ainsi des gens à la philosophie souriante qui s'accomodent assez aimablement des saignées faites à leur bourse par le besoin de confortable.

Michelin et Cie.

FEMINA

N'IGNORE RIEN DE CE QUI PASSIONNE LA FEMME; ELLE LA GUIDE DANS SON FOYER, DANS LE MONDE, A LA VILLE ET A LA CAMPAGNE ... ...

FEMINA

CREE LA MODE, LANCE LES MODÈLES ET NOTE LE DERNIER CHIC AVEC UNE EXACTE PRÉCISION ... ...

FEMINA

EST AU COURANT DE TOUS LES ÉVÉNEMENTS ARTISTIQUES: PEINTURE, LITTÉRATURE, MUSIQUE, RIEN NE LUI EST ÉTRANGER ... ...

Ci-contre, le fac-similé de la couverture du Numéro du 15 Octobre : Madame Daniel Lesueur.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 36 lettres. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 36 lettres. ... ... 1 fr 50
3° Petites annonces *illustrees*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimetres. 20 fr. »

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger tout article sportif, d'avoir recours à notre "Bourse des Sports", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la "Bourse des Sports".

Assurances Sportives

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone: 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (2576)

Automobiles

On trouve immédiatement à la maison Maurice Outhenin-Chalandre (Cher Gaëtan de Knyff, directeur, 4, rue de Chartres, à Neuilly-Porte-Maillot), 2, avenue de la Grande-Armée, Paris, des châssis et voitures :

Panhard-Levassor, 15, 18, 24, 35 et 50 HP *Renault frères*, 14|20 et 20|30 HP. Nombreuses occasions. Accessoires. Téléph. 538-57 et 511-47. (2577)

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Tel. 307-52. (2578)

A vendre. Elégant coupé électrique. S'adresser garage Monceau, 107, rue Cardinet * (2579).

Divers

J'achète cher diamants, perles fines, bibelots anciens. Henry, expert, 12, rue Le Peletier, entresol, téléphone 297-31* (2580).

Officiers Ministériels

PRÉ SAINT-GERVAIS Maison, r. Bérenger, 26. Rev. 1.795f. M. à p. 12.000f. 1 adj. s. 1 ench., le 16 octobre 1905, à 1 h., en l'étude de Me Chauffriat, not. à Pantin, 101, rue de Paris.

TERRAIN avec constructions industrielles, à Paris, rue de Toul, 33. Cont. 1032 m. 32 Libre occupat. Adj, s. 1 ench. Ch. not. Paris le 17 octobre. M. à p. 46.000 fr. S'ad. à Me Robin, not. 2, r. du 4-Septembre.

VILLE DE PARIS

1 adj. s. 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 31 octobre 1905.

TERRAIN r. Guy-de-Maupassant. Se 460 m. M. à p. 215f lem. S'ad. Me Mahot de la Quérantonnais, 4, r. Pyramides, et Delorme, rue Auber, 11, dép. ench.

Vente sur saisie au Palais, le 26 octobre 1905, à 2 h.

MAISON A PARIS, RUE SARRETTE

n° 14 présumé (XIVe arr.). Mise à prix : 100.000 fr. S'ad. à Me Dubourg, avoué, 5, place Saint-Michel.

2 MAISONS à Paris, rue Polonceau, 32, et passage Duhesme, 26, et Maison à Montreuil-sous-Bois (Seine), rue Raspail, 23. Revenus : 3.640, 1.480 et 1.030 fr. M. à p. 40.000, 28.000 et 10.000 fr. Prêt C.F. Adj s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 31 octobre. Me Prud'homme, notaire, 6, rue Gaillon.

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MEDITERRANÉE

Voyages, à itinéraires facultatifs, de

France en Algérie et en Tunisie

ou vice-versa

La Compagnie délivre toute l'année des carnets de 1re, 2e et 3e classes pour effectuer, à prix réduits, des voyages pouvant comporter des parcours sur les réseaux suivants : Paris-Lyon-Méditerranée, Est, Etat, Midi, Nord, Orléans, Ouest, P.-L.-M.-Algérien, Est-Algérien, Etat (lignes algériennes), Ouest-Algérien, Bône-Guelma, Sfax-Gafsa, ainsi que sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie générale Transatlantique, par la Compagnie de navigation mixte (Compagnie Touache) ou par la Société générale de Transports maritimes à vapeur. Ces voyages, dont les itinéraires sont établis à l'avance par les voyageurs eux-mêmes, doivent comporter, en même temps que des parcours français, soit des parcours maritimes et algériens ou tunisiens; les parcours sur les réseaux français doivent être de 300 kilomètres au moins ou comptés pour 300 kilomètres. Les parcours maritimes doivent être effectués exclusivement sur les paquebots d'une même Compagnie.

L'itinéraire doit ramener le voyageur à son point de départ.

Les carnets sont valables pendant 90 jours; cette validité peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes de 30 jours, moyennant le paiement d'un supplément égal à 10 o/o du prix initial du carnet pour chaque prolongation.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares du parcours.

Les demandes de carnets peuvent être adressées aux chefs de toutes les gares des réseaux participants; elles doivent leur parvenir cinq jours au moins avant la date du départ.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Voyage circulaire en Bretagne

Billets d'excursions à prix réduits, délivrés toute l'année, valables 30 jours. — 1re classe, 65 francs. — 2e classe, 50 francs.

Itinéraire. — Rennes, Saint-Malo, Saint-Servan, Dinard, Dinan, Saint-Brieuc, Guingamp (1), Lannion, Morlaix (1), Roscoff, Brest, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Concarneau, Lorient, Auray, Quiberon (1), Vannes, Savenay, Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Pont-Château, Redon, Rennes.

(1) Il est délivré pour l'extension de l'itinéraire de Guingamp à Paimpol et retour, de Guingamp ou Morlaix à Carhaix avec retour facultatif sur Guingamp ou Morlaix. et de Quiberon à Belle-Ile-en-Mer (le Palais), et retour, des billets d'aller et retour à prix réduits. Ces billets donnent droit à l'arrêt facultatif aux gares intermédiaires Leur durée de validité expire en même temps que celle du voyage circulaire.

Billets spéciaux de parcours complémentaires

Il est délivré de toute station des réseaux de l'Ouet et d'Orléans située à 50 kilomètres au moins (ou contre paiement de la taxe applicable à 50 kilomètres), de l'itinéraire du voyage circulaire en Bretagne, des billets spéciaux du 1re et de 2e classe, comportant une réduction de 40 o/o sur le prix ordinaire des places, pour aller rejoindre l'itinéraire du voyage circulaire et pour rentrer au point de départ ou se rendre sur toute autre gare des réseaux de l'Ouest et d'Orléans. Le billet d'aller, pour rejoindre l'itinéraire du voyage circulaire en Bretagne doit être demandé en même temps que celui du voyage circulaire et au moins quatre jours à l'avance. Le billet de retour est délivré sur la présentation du billet circulaire aux gares situées sur l'itinéraire de ce voyage où le voyageur compte commencer son voyage de retour.

CHEMINS DE FER DE PARIS A ORLÉANS ET DU MIDI ET COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS.

Paris-Barcelone

Relations par train rapide bi-hebdomadaire.

Trajet direct en sleeping-car

19 heures 3/4 à l'aller et 20 heures 1/2 au retour.

Dans le but de faciliter les relations entre la France et l'Est de l'Espagne, la Compagnie d'Orléans, d'accord avec la Compagnie du Midi et la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, a organisé un service direct par trains rapides de Paris à Barcelone et vice-versa, viâ Toulouse et Narbonne.

JOURS DE DÉPART

De Paris : mercredi, samedi; de Barcelone : dimanche, jeudi.

Le supplément à percevoir pour le parcours total Paris-Barcelone ou vice-versa en sleeping-car est de 46 francs. Ce supplément est réduit pour les parcours intermédiaires.

CORRESPONDANCE

LES TRUQUAGES DU TIR

Nous avons reçu la lettre suivante, concernant l'article de M. Gustave Voulquin sur les *Truquages du tir*, publié dans notre numéro du 22 septembre.

29 Septembre 1905.

Monsieur le directeur de la *Vie au Grand Air*.

Dans le n° 367 de la *Vie au Grand Air*, vous publiez, sous ce titre, un article de M. Voulquin, de nature à causer un tort considérable au sport du tir, et contre lequel, au triple titre de tireur, de membre du Comité de l'Union des Sociétés de tir de France et de créateur du guidon dérivable, je proteste énergiquement.

Au titre de tireur, lauréat de grands prix, champion de France, détenteur de records, etc., ; je proteste contre les assertions qui ne tenteraient rien moins qu'à établir que les résultats obtenus, le sont à l'aide de moyens frauduleux.

Comme membre de comité d'organisation, je proteste également contre ces assertions qui tendent à faire des organisateurs de véritables imbéciles.

Comme créateur du guidon dérivable, je proteste contre la dénaturation du but attribué à l'appareil en question.

Loin d'être un appareil de truquage, le guidon a pour but d'éviter les truquages, c'est-à-dire les corrections invisibles du pointage des armes.

Le fusil qui peut être truqué, est le fusil qui est la propriété du tireur ; ce qu'on y fait consiste à dessouder le guidon et à le déplacer à droite ou à gauche suivant l'écart qu'il donne. Le fusil dit du ratelier mis à la disposition des amateurs, et qui sort de manufacture, n'ayant pas subi la même correction peut se trouver en infériorité vis-à-vis du fusil corrigé. C'est pour le remettre à égalité que le guidon dérivable qui s'applique instantanément sur le fusil réglementaire a été créé.

Ce n'est donc pas un instrument pour les truqueurs, mais bien contre les truqueurs.

J'ajoute qu'étant du double de grosseur de l'embase du guidon réglementaire, dire qu'on peut l'employer subrepticement suppose une naïveté enfantine.

Autant dire que dans un concours de casquettes, le prix a été gagné par un chapeau haut de forme glissé subrepticement au milieu et qu'on n'a pas aperçu.

Loin d'être un objet dissimulé, le guidon dérivable est un appareil de grand jour et de vulgarisation.

C'est bien dans ce sens qu'il a été soumis au ministre de la Guerre, a eté l'objet d'un rapport favorable de l'école de tir de Châlons, et son emploi autorisé par le ministre ; honneurs qui n'auraient certainement pas été décernés à un appareil de truquage.

Avec de très bonnes intentions, j'en suis convaincu, M. Voulquin s'est trompé ; ce qui ne serait rien, si, par contre coup, il ne trompait pas les sportsmen qui lisent la *Vie au Grand Air*, lesquels pourraient conclure de son article que la première arme à emporter pour aller dans un concours de tir, est un revolver pour apaches.

Que dans nos concours se glisse un fraudeur, cela s'est vu, comme on l'a pu voir dans d'autres sports ; mais, grâce au contrôle très sérieux des commissaires, grâce à celui non moins sérieux des concurrents, le fraudeur est pincé, et c'est la correctionnelle qui est chargée de lui décerner son prix, sous la forme généralement désagréable de mois de prison.

Si vous pouvez et voulez bien venir à notre prochaine fête de tir, vous pourrez voir que tireurs et organisateurs sont de braves gens qui donnent leur temps et leur dévouement à une cause utile au pays, et ne sont pas du tout, les uns des truqueurs, les autres des naïfs, ainsi que le donnerait à penser l'article de M. Voulquin.

A. Violet.

M. Voulquin, à qui nous l'avons communiquée, nous a répondu ce qui suit :

Paris, le 6 octobre 1905.

A Monsieur Pierre Lafitte,
directeur de la *Vie au Grand Air*.

Mon cher Directeur,

Je viens de prendre connaissance de la lettre de M. Alphonse Violet, que vous venez de recevoir et de me communiquer.

Je n'ai pas d'autre chose à faire, pour répondre à l'honorable M. Alphonse Violet, que de le prier de vouloir bien consulter les numéros du *Tir National*, portant les dates des 9 août et 6 décembre 1902. Il y verra que c'est dans cet estimable journal que j'ai pu puiser le sujet de mon article sur « les Truquages du Tir », publié dans *La Vie au Grand Air* du 22 septembre dernier.

A la suite de certains incidents survenus au concours d'une grande ville de province, le rapporteur de ces incidents déclarait (je copie *in extenso*) :

« Au cas même où le poids (fausses cartouches) ajouté dans le magasin, intervient en modifiant l'équilibre de l'arme, je ne saurais m'indigner d'une façon très convaincue, alors que je sais que dans le concours de X..., de nombreux tirs ont été exécutés avec des armes lestées, avant et après le tir de X... et que le Comité s'est refusé à vérifier le poids des fusils employés, tant qu'une dénonciation ne lui indiquerait pas les fusils incriminés.

« Différents membres de la commission, tout en passant à l'ordre du jour, déclarent : M. S..., qu'il regrette que le tireur incriminé n'ait pas cru devoir prévenir d'avance qu'il tirait avec un fusil lesté. M. P. L... fait remarquer que beaucoup de tireurs sont dans le même cas et ont du plomb dans la crosse de leur fusil ; ceux-là aussi devraient en faire la déclara M. C.. ajoute que toutes les modifications faites armes devraient être signalées à l'avance. » (9 août

Autre numéro du même journal (6 déce 1902) :

« Une vive discussion s'engage entre les membre la Commission... M. X... donne lecture d'une lett M. le colonel X..., disant qu'on ne peut apporter modification au fusil Lebel sans lui faire p son caractère réglementaire, et il présente un reil de son invention, qui permet de vérifier le c de l'arme et de se rendre compte si le guidon déplacé ou modifié ; il s'élève contre l'usage d rectifiées en réclamant l'égalité pour tous au tir.

« M. X... s'attache particulièrement à rester liaire de l'armée et que l'arme en service Sociétés doit être l'arme réglementaire ; c'est quoi il est hostile au guidon dérivable ; si l'on tient aux tables de construction, il n'est pas d'apporter de modifications à l'arme réglemen mais en s'appuyant sur les règlements mili cités par le commandant X..., qui autorisent prescrivent même le déplacement de guidon de tir défectueux, il ne voit pas pourquoi les civils n'en pourraient faire autant tout en dans les principes de l'armée réglementaire.

« M. X... parle de la question du poids de la qui peut varier de 1 kil. 100 à 6 kilos ; il est de fixer uniformément ce poids à 2 kilos ; résume, en disant qu'en dehors du déplacement guidon et du poids de la détente, il n'y a pl modifications à autoriser ; il propose d'exiger tireurs venant à un concours une déclaration neur affirmant que leur fusil n'a pas été modifié dehors bien entendu, du guidon et de la détente, ajoute qu'il y aurait lieu d'inviter les Sociétés concours à ne mettre aux rateliers que des réglementaires déjà réglées dans ces conditions.

« Les différents points de la discussion sont mis voix séparément, ce qui donne les résultats vants :

« 1° Le fusil réglementaire, en principe, est le tel qu'il sort de la manufacture de Saint-Etie (Adopté à l'unanimité) ;

« 2° Tolerances : en ce qui concerne le poids détente, qui peut être réduite, mais qui doit au moins égale à 2 kilos (Adopte) ;

« 3° Modifications à l'emplacement latéral du gu (Adopté à l'unanimité moins 2 voix) ;

« 4° Permettre la modification du guidon en hau en lui conservant sa forme reglementaire (Adopt 18 voix contre 4) ».

On le voit, si le guidon dérivable si cher à M. phonse Violet, a une grande utilité, est un chef-d'œuvre d'invention, il n'est pas plus dans les concours, que les fausses cartouches bées dans le magasin du lebel, que le plomb trou de la crosse, etc.

En mettant les lecteurs de la *Vie au Grand* au courant des petits trucs employés par des malins, j'ai pensé à les amuser, à les intéresser.

Recevez, je vous prie, mon cher directeur, rance de mes meilleurs sentiments.

Gustave Voulquin.

Un de nos très anciens abonnés, M. Léch nous écrit au sujet de l'augmentation du pri *la Vie au Grand Air*. Nous regrettons de pouvoir reproduire sa lettre malheureusem trop longue.

M. Léchopié nous annonce qu'il a décid ne pas continuer son abonnement à *la Vie Grand Air*.

Certainement, dit-il, il y a une grande diffé entre la *Vie au Grand Air* actuelle et celle que chetais en sortant de Carnot, en 1898, mais la rence de prix est absolument excessive et inacce ble. Six francs en un an ! Pour ma part, je déclare que je vais chercher si je ne trouve pas autre revue sportive sur un papier un peu moins ché ou glacé, je ne sais, et qui me donnera près la physionomie des grandes épreuves auxq je m'interesse beaucoup. Si je ne trouvais pas ce je désire, je me réabonnerais à votre journal, intéressant, mais beaucoup trop cher pour des p graphies.

Voici la réponse que nous avons faite à lettre :

Cher Monsieur,

Nous regrettons vivement de ne plus vous co au nombre de nos abonnes. Nous esperons cepe que cette decision n'est pas irrevocable.

Si nous avons dû augmenter le prix de *la Vi Grand Air* c'est que nous avons tenu à la mai au rang qu'elle a toujours occupé. Les expér éphemères de journaux sportifs meilleur marché prouvé par leur peu de durée que de telles tent etaient impossibles. Vous trouvez *la Vie au G Air*, « trop chère pour des photographies » :

Vous savez pourtant bien vous-même la q formidable de photographies que nous sommes gés de faire pour composer un de nos numéros étiez un de nos collaborateurs à la Coupe Gor Bennett. Vous avez pu y juger de l'organisation notre service photographique, et de son import Et pour arriver à presenter au public une vue semble de cet événement, nous avons dû, pour poser notre numéro, faire un choix entre 240 épr photographiques.

Nous aurions d'ailleurs le plus grand plaisir montrer le fonctionnement de notre publicat nous sommes tout à votre disposition pour vo faire visiter les différents services.

Agréez, Monsieur...

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. Le Gérant Jarrige